



ACADEMIA MILITAR

DIRECÇÃO DE ENSINO

Mestrado em Ciências Militares – Especialidade Segurança

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

**SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA EM PORTUGAL E O
PAPEL DA GNR NOS AEROPORTOS DA SUA ZONA DE
ACÇÃO**

AUTOR: Aspirante André Emanuel Campos Batista

ORIENTADOR: Capitão José Manuel Brito Sousa

Lisboa, Julho de 2011



ACADEMIA MILITAR

DIRECÇÃO DE ENSINO

Mestrado em Ciências Militares – Especialidade Segurança

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

**SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA EM PORTUGAL E O
PAPEL DA GNR NOS AEROPORTOS DA SUA ZONA DE
ACÇÃO**

AUTOR: Aspirante André Emanuel Campos Batista

ORIENTADOR: Capitão José Manuel Brito Sousa

Lisboa, Julho de 2011

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, que todos os dias se sacrificam em prol do bem-estar dos filhos.

AGRADECIMENTOS

A realização do presente trabalho só foi possível graças à intervenção e colaboração de um conjunto de pessoas. Como tal, venho por este meio demonstrar-lhes a minha gratidão e reconhecimento.

Ao meu orientador Capitão José Manuel Brito Sousa pela disponibilidade e apoio que me prestou durante a realização deste trabalho.

Ao Tenente-Coronel Soares, Chefe da Divisão de Ensino do Comando da Doutrina e Formação, pela informação que me facilitou na realização deste trabalho.

Agradeço ao Tenente-Coronel Candeias, Chefe da Secção de Operações, Informações, Treino e Relações Públicas do Comando Territorial de Beja, pelos esclarecimentos que me prestou, bem como pela informação e entrevista que me facultou.

Pelas entrevistas que me concederam e pelos esclarecimentos prestados no que diz respeito ao papel da Guarda nos aeródromos da zona de acção dos seus destacamentos., agradeço ao Capitão Paulo Azevedo e ao Alferes José Silva, respectivamente, Comandantes dos Destacamentos Territoriais de Bragança e de Vila Real.

Ao Primeiro-Sargento Monteiro, Comandante do Posto Fiscal do Aeroporto de Lisboa e aos Directores dos Aeródromos de Bragança e Vila Real, pelas entrevistas que me concederam. Aos meus camaradas de curso, o meu obrigado pela ajuda e apoio dados ao longo dos anos.

À minha família por todo o apoio incondicional que me prestaram ao longo destes 6 anos de curso, sem eles não conseguiria chegar até aqui.

A todos Vós e a todos aqueles cujo nome não mencionei mas que de uma forma ou de outra, contribuíram para a realização deste trabalho...

...o meu **MUITO OBRIGADO**

RESUMO

A aviação civil é neste momento um recurso indispensável ao desenvolvimento dos Estados porque permite ligações mais rápidas à escala mundial, transformando-se assim num motor de desenvolvimento económico. Através da aviação civil, todos os anos são transportados milhões de passageiros bem como milhares de toneladas de mercadorias.

Como resultado de todo este desenvolvimento e importância, surgiram ameaças à segurança, tais como sequestros de aeronaves, pirataria aérea, actos de sabotagem, entre outros.

Este trabalho destina-se a estudar a “Segurança Aeroportuária em Portugal e o Papel da GNR nos Aeroportos da sua Zona de Acção”.

Na primeira parte deste estudo, de cariz teórico, efectuou-se a análise da segurança aeroportuária em Portugal e da respectiva participação da Guarda Nacional Republicana.

A metodologia utilizada nesta primeira parte consistiu na análise documental de manuais relacionados com a segurança da aviação civil, variadíssimos artigos e demais legislação.

Na segunda parte, essencialmente de cariz prático, procedeu-se ao desenvolvimento do trabalho de campo recorrendo-se, para isso, a entrevistas e inquéritos no intuito de obter a informação necessária com o propósito de se verificarem as hipóteses teóricas formuladas.

Concluiu-se que a Guarda desempenha uma acção adequada na protecção das infra-estruturas aeroportuárias, apesar de existirem algumas lacunas, no que respeita a efectivo, meios materiais e formação. No entanto, as relações de cooperação que se estabelecem entre as várias entidades com responsabilidades nesta área atenuam estas lacunas.

Propõe-se um investimento contínuo na formação dos militares que desempenham funções nesta área e um aumento da importância institucional da Guarda junto do Instituto Nacional da Aviação Civil.

Palavras-chave: SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL; GNR; AEROPORTO, AERÓDROMO; ACÇÃO ADEQUADA; FORMAÇÃO.

ABSTRACT

Civil Aviation is now an indispensable resource to the development of the States. It allows faster connections at Worldwide, becoming an engine of economic development. Through it, millions of passengers and thousands of tons of goods are transported every year.

As a result of all this development and importance, there were several threats to its security, such as hijacking, air piracy, sabotage and others.

This work is intended to study the “Airport Security in Portugal and the Role of the Guarda Nacional Republicana at the Airports of its Zone of Action.”

In the first part of this study, the analysis of airport security in Portugal and the participation of the Guarda Nacional Republicana were carried out.

The methodology used in the first part was a desk review of manuals related to the civil aviation security, articles and legislation. In the second part and for the development of the field work we used the interviews and surveys in order to obtain information that may verify the hypotheses formulated.

It was concluded that the Guarda Nacional Republicana, plays an appropriate role for the protection of airport infrastructure. Although there are some gaps, related to human and material means and also the training. However, the cooperation established between the various entities with responsibilities mitigate these gaps.

We propose a continued investment in training of military personnel who perform in this area and an increase in the institutional importance of the Guarda Nacional Republicana at the Instituto Nacional da Aviação Civil.

Keywords: CIVIL AVIATION SECURITY, GNR, AIRPORT, AIRFIELD, ADEQUATE PERFORMANCE, TRAINING.

ÍNDICE

DEDICATÓRIA.....	I
AGRADECIMENTOS	II
RESUMO.....	III
ABSTRACT.....	IV
ÍNDICE	V
ÍNDICE DE FIGURAS.....	VIII
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	IX
ÍNDICE DE QUADROS	X
ÍNDICE DE TABELAS.....	XI
LISTA DE SIGLAS	XII
LISTA DE ABREVIATURAS	XIV
LISTA DE SÍMBOLOS	XV
EPÍGRAFE	XVI
CAPÍTULO 1 APRESENTAÇÃO DO TRABALHO.....	1
1.1. INTRODUÇÃO	1
1.2. JUSTIFICAÇÃO DO TEMA.....	1
1.3. OBJECTIVOS.....	2
1.4. PERGUNTAS DE INVESTIGAÇÃO.....	2
1.5. HIPÓTESES.....	3
1.6. METODOLOGIA.....	3
1.7. SÍNTESE DOS CAPÍTULOS	4
PARTE I PARTE TEÓRICA.....	5
CAPÍTULO 2 SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA EM PORTUGAL	5
2.1. CONCEITO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL	5
2.2. SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL E A SUA INDISPEN- SABILIDADE	7
2.3. ENQUADRAMENTO LEGAL	9
2.3.1. CONVENÇÕES INTERNACIONAIS.....	9
2.3.1.1. Convenção De Chicago.....	9
2.3.1.2. Convenção De Tóquio	10

2.3.1.3.	Convenção De Haia.....	10
2.3.1.4.	Convenção De Montreal	10
2.3.1.5.	Convenção Europeia Para A Repressão Do Terrorismo	10
2.3.2.	LEGISLAÇÃO COMUNITÁRIA	10
2.3.2.1.	Regulamento (CE) Nº 2320/2002	10
2.3.2.2.	Regulamento (CE) Nº 622/2003	11
2.3.3.	MANUAIS RELATIVOS À SEGURANÇA NA AVIAÇÃO CIVIL	11
2.3.3.1.	Programa Nacional De Segurança Da Aviação Civil.....	11
2.3.3.2.	Programa De Segurança De Aeroporto/Aeródromo.....	11
2.3.4.	LEGISLAÇÃO NACIONAL.	11
2.3.4.1.	Constituição Da República Portuguesa.....	11
2.3.4.2.	Lei De Segurança Interna.....	12
2.3.4.3.	Instituto Nacional De Aviação Civil	12
2.3.4.4.	Comissão Nacional De Facilitação E Segurança	13
2.3.4.5.	Código Penal.....	13
2.3.4.6.	Polícia De Segurança Pública	14
2.4.	SISTEMA NACIONAL DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL	14
2.4.1.	ORGANIZAÇÃO	14
2.4.2.	COMPETÊNCIAS.....	15
2.5.	ACTUAÇÃO EM CASO DE INTERFERÊNCIA ILEGAL CONTRA A AVIAÇÃO CIVIL	15
CAPÍTULO 3 A PARTICIPAÇÃO DA GUARDA		17
3.1.	ENQUADRAMENTO HISTÓRICO-LEGAL	17
3.2.	INFRA-ESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS NACIONAIS	18
3.2.1.	AEROPORTOS INTERNACIONAIS NA ZONA DE ACÇÃO DA GNR.....	18
3.2.1.1.	Aeroporto De Beja	18
3.2.2.	AERÓDROMOS NACIONAIS	19
3.3.	FORMAÇÃO NA GUARDA.....	20
PARTE II PARTE PRÁTICA.....		21
CAPÍTULO 4 TRABALHO DE CAMPO.....		21
4.1.	INTRODUÇÃO	21
4.2.	METODOLOGIA.....	21
4.3.	INQUÉRITOS	22

4.4.	ENTREVISTAS.....	22
4.4.	MEIOS UTILIZADOS	23
4.5.	CONCLUSÕES	23
CAPÍTULO 5 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS.....		24
5.1.	INTRODUÇÃO	24
5.2.	ANÁLISE DAS ENTREVISTAS.....	24
5.3.	CONCLUSÕES DA ANÁLISE DAS ENTREVISTAS	30
5.4.	ANÁLISE DOS INQUÉRITOS.....	31
5.4.1.	CARACTERIZAÇÃO DOS INQUIRIDOS	31
5.4.2.	ANÁLISE DOS RESULTADOS DAS RESPOSTAS DOS INQUIRIDOS	32
5.5.	CONCLUSÕES DA ANÁLISE DOS INQUÉRITOS	36
CAPÍTULO 6 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES		38
6.1.	INTRODUÇÃO	38
6.2.	VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES.....	38
6.3.	CUMPRIMENTO DOS OBJECTIVOS.....	39
6.4.	RESPOSTA À PERGUNTA DE PARTIDA E ÀS PERGUNTAS DERIVADAS.....	40
6.5.	REFLEXÕES FINAIS.....	42
6.6.	RECOMENDAÇÕES	42
6.7.	LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO	43
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....		44
1 -	BIBLIOGRAFIA	44
2 -	REVISTAS E PERIÓDICOS.....	45
3 -	LEGISLAÇÃO E OUTROS DOCUMENTOS OFICIAIS	45
4 -	ENDEREÇOS DE INTERNET	47
5 -	MEIOS MULTIMÉDIA.....	47
GLOSSÁRIO		48
APÊNDICES.....		49
APÊNDICE A ENTREVISTAS		50
APÊNDICE B INQUÉRITOS.....		64
ANEXOS		76
ANEXO A - ORGANIGRAMA DO AEROPORTO DE BEJA.....		77
ANEXO B - ORGANOGRAMA DE UM AERÓDROMO		78
ANEXO C - DIRECTIVA DO DESTACAMENTO TERRITORIAL DE BRAGANÇA		79
ANEXO D - PROGRAMA DA ACÇÃO DE FORMAÇÃO – “SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL”		81

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1: Modelo de investigação do trabalho.....	3
Figura 1.2: Estrutura do trabalho.....	4

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 5.1: Género dos inquiridos.....	31
Gráfico 5.2: Idade dos Inquiridos	31
Gráfico 5.3: Posto dos Inquiridos.	31
Gráfico 5.4: Função dos Inquiridos.	31
Gráfico 5.5: Média das respostas ao inquérito nos sete níveis.....	34

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 5.1 – Análise de resultados da questão n.º 1.	24
Quadro 5.2 – Análise de resultados da questão n.º 2.	25
Quadro 5.3 – Análise de resultados da questão n.º 3.	26
Quadro 5.4 – Análise de resultados da questão n.º 4.	27
Quadro 5.5 – Análise de resultados da questão n.º 5.	28
Quadro 5.6 – Análise de resultados da questão n.º 6.	29

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 5.1: Valores de estatística descritiva	33
---	----

LISTA DE SIGLAS

ANSAC	Autoridade Nacional de Segurança na Aviação Civil.
C	Concordo
CDF	Comando da Doutrina e Formação
CM	Concordo Muito
COE	Centro de Operações de Emergência
COPCAV	Centro de Operações Policiais Contra Acções Violentas
COSA	Centro de Operações de Segurança do Aeroporto/Aeródromo
CP	Código Penal
CPP	Código de Processo Penal
CSA	Comissão de Segurança do Aeroporto/Aeródromo
CSSI	Conselho Superior de Segurança Interna
CT	Concordo Totalmente
CTer	Comando Territorial
D	Discordo
DA	Director do Aeroporto
DAe	Director do Aeródromo
DM	Discordo Muito
DT	Discordo Totalmente
EIEEX	Equipas de Inactivação de Engenhos Explosivos
ETA	Grupo Separatista Basco
FS	Força de Segurança
FSS	Forças e Serviços de Segurança
GCS	Gabinete Coordenador de Segurança
GF	Guarda Fiscal

GIPS	Grupo de Intervenção Protecção e Socorro
GNR	Guarda Nacional Republicana
GSA	Gabinete de Segurança do Aeroporto/Aeródromo
ICAO	International Civil Aviation Organization (Organização da Aviação Civil Internacional)
INAC	Instituto Nacional de Aviação Civil
LOGNR	Lei Orgânica da GNR
LSI	Lei de segurança Interna
MAI	Ministério da Administração Interna
NCND	Não Concordo Nem Discordo
OPC	Órgão de Polícia Criminal
PJ	Polícia Judiciária
PM	Primeiro-Ministro
PNFTSAC	Programa Nacional de Formação e Treino de Segurança da Aviação Civil
PNSAC	Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil
PSI	Política de Segurança Interna
PSP	Polícia de Segurança Pública
RASI	Relatório Anual de Segurança Interna
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SEPNA	Serviço de Protecção da Natureza e do Ambiente
SIS	Serviço de Informações de Segurança
SNSAC	Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil
TIA	Trabalho de Investigação Aplicada

LISTA DE ABREVIATURAS

Art.º artigo

Cmdt Comandante

et al et aliae (e outros – para pessoas)

etc. et cetera (e outros – para coisas)

nº número

p. página

s.e. sem editor

LISTA DE SÍMBOLOS

S Desvio Padrão

X_m Média

% Percentagem

*“O caminho para se alcançar a felicidade é
fazendo as outras pessoas felizes.”*

Robert Baden-Powell (1940)

CAPÍTULO 1

APRESENTAÇÃO DO TRABALHO

1.1. INTRODUÇÃO

A realização do presente trabalho de investigação aplicada (TIA) surge no âmbito da estrutura curricular dos cursos ministrados na Academia Militar e materializa o culminar do Curso de Formação de Oficiais da Guarda Nacional Republicana.

Com a sua realização, pretende-se aplicar um conjunto de competências que permitam realizar esta investigação.

O estudo incide no domínio da Segurança, mais concretamente em áreas relacionadas com a Missão da Guarda.

É neste contexto que surge o presente trabalho subordinado ao tema “SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA EM PORTUGAL E O PAPEL DA GNR NOS AEROPORTOS DA SUA ZONA DE ACÇÃO”.

O presente capítulo inicia-se com a justificação do tema, ao que se seguirá a apresentação do objectivo geral, dos objectivos específicos, das perguntas de investigação, das hipóteses, da metodologia usada e por fim proceder-se-á a uma síntese do capítulo.

1.2. JUSTIFICAÇÃO DO TEMA

A origem dos motivos que justificaram a escolha deste tema, surge do facto de este assunto se tratar de algo que poderá vir a dar grande projecção à Guarda Nacional Republicana (GNR), principalmente com a construção dos novos aeroportos de Lisboa e Beja na sua zona de acção. A atribuição à GNR das competências associadas à segurança aeroportuária, aumentará a sua importância institucional, uma vez que às fronteiras marítimas e terrestres, a GNR juntará assim um controlo mais efectivo também ao nível aéreo.

Torna-se assim imperativo averiguar a importância que a Instituição está a dar a este assunto.

Outro motivo que me levou a escolher este tema reside no facto da segurança aeroportuária não se tratar apenas de aeroportos, mas também de aeródromos, os quais na sua grande maioria se encontram na zona de acção da GNR, pelo que a torna responsável pela sua segurança. Ao analisar as notícias que têm sido projectadas nos órgãos de comunicação social, pode-se ser levado a concluir que existem enormes debilidades relativamente à segurança destas plataformas.

Eventuais debilidades podem denegrir a imagem da GNR, pois vive-se ainda um cenário de algum receio em relação a este universo aeroportuário, principalmente após os ataques de 11 de Setembro de 2001. O interesse e a curiosidade do autor por este tipo de assunto

foram também um factor de escolha, bem como dar a conhecer o papel que a Guarda tem exercido, em termos do exercício da segurança, neste tipo de infra-estruturas.

1.3. OBJECTIVOS

Para a execução deste trabalho foram definidos objectivos, que serão as linhas orientadoras a ter em conta para a sua realização e conclusão.

Como tal o **objectivo geral** deste trabalho será caracterizar a participação da GNR no âmbito da segurança aeroportuária. Neste sentido a pergunta de partida será:

-A Guarda desenvolve uma acção adequada na segurança das infra-estruturas aeroportuárias da sua zona de acção?

Partindo da análise do objectivo superiormente mencionado, surgem objectivos específicos aos quais é necessário responder para se poder chegar a uma tentativa de resposta ao objectivo geral.

Os objectivos específicos visam, por um lado o enquadramento do problema para perceber o seu teor, e por outro lado, alcançar determinados patamares que visam a facilitação da obtenção da resposta ao objectivo geral.

Assim, são **objectivos específicos**:

- Analisar quais as entidades responsáveis pela segurança aeroportuária em Portugal.
- Perceber se existe algum sistema que enquadre as diversas entidades com responsabilidade na segurança aeroportuária.
- Perceber se existe algum plano de intervenção em caso de interferência ilegal contra a aviação civil.
- Perceber se a Guarda participa neste tipo de missão.
- Perceber se a Guarda ministra/recebe formação no âmbito da segurança aeroportuária.

1.4. PERGUNTAS DE INVESTIGAÇÃO

Na óptica de responder à pergunta de partida colocada, apresentam-se as questões derivadas que a fundamentam, pois ao serem respondidas permitem uma maior coerência na tentativa de se atingir o objectivo geral.

As **questões derivadas** são:

- Que acções desenvolve a GNR no âmbito da segurança às infra-estruturas aeroportuárias?
- As acções que a GNR desenvolve são adequadas para assegurar a segurança?
- A formação ministrada aos militares da GNR é adequada para garantir a segurança?
- Quais os aspectos a melhorar na formação?

- As relações existentes entre a Guarda e as restantes entidades competentes no âmbito da segurança aeroportuária, asseguram a segurança das instalações?
- A GNR possui meios humanos e materiais adequados para assegurar a segurança das infra-estruturas?

1.5. HIPÓTESES

Uma vez levantadas as perguntas de investigação e a pergunta de partida, formulam-se agora as hipóteses de investigação:

H1.As entidades que fazem segurança aeroportuária em Portugal actuam de forma enquadrada e articulada.

H2.A intervenção é desenvolvida segundo um plano de intervenção existente e previsto.

H3.A Guarda desenvolve acções que contribuem para a segurança das infra-estruturas aeroportuárias em Portugal.

H4.A formação ministrada aos militares no que diz respeito à segurança aeroportuária é adequada.

H5.O efectivo humano e material é o suficiente para a realização da missão de segurança aeroportuária

H6.As infra-estruturas aeroportuárias à responsabilidade da GNR carecem de segurança.

1.6. METODOLOGIA

Para concretizar os objectivos do trabalho realizaram-se um conjunto de procedimentos, tal como o que é proposto nas normas para redacção de trabalhos escritos da Academia Militar, conjugado com o proposto por Sarmiento (2008).

Em primeiro lugar e sendo esta a Parte Teórica realizou-se uma pesquisa documental e bibliográfica a fim de enquadrar o tema deste trabalho. Este enquadramento visa obter uma melhor percepção da sua coerência, apresentando um conjunto de conceitos e ideias.

Em relação à Parte Prática recorreu-se à realização de entrevistas e inquéritos de modo a observar os conceitos e hipóteses desenvolvidos na Parte Teórica.

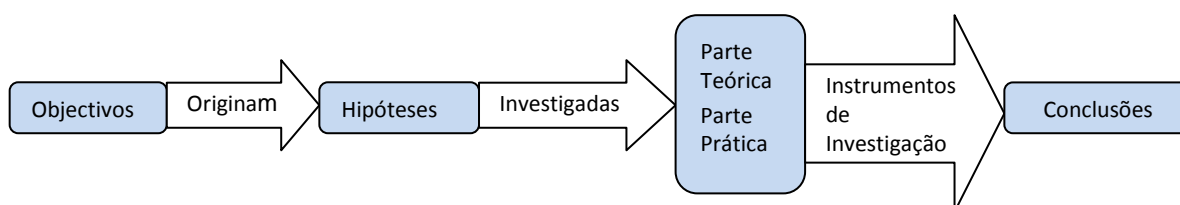


Figura 1.1: Modelo de investigação do trabalho.

1.7. SÍNTESE DOS CAPÍTULOS

O trabalho realizado apresenta-se separado em três partes, a apresentação do trabalho, a parte teórica e a parte prática.

A primeira parte é constituída pelo Capítulo I e traduz-se na apresentação do trabalho, onde é enunciado o tema e a razão da sua escolha, sendo também feita uma alusão aos objectivos do trabalho e à metodologia utilizada.

A Parte Teórica possui dois capítulos. No capítulo 2 aborda-se o conceito de segurança da aviação civil, a sua indispensabilidade e apresenta-se um enquadramento legal em relação à matéria em estudo. O capítulo termina com a caracterização do sistema nacional de segurança da aviação civil e da actuação em caso de interferência ilegal contra a aviação civil. O capítulo 3 é direccionado para a participação da GNR, fazendo um enquadramento histórico e legal sobre esta valência, explanando o papel da GNR nos aeroportos e nos aeródromos nacionais, bem como a formação que recebe/ministra.

A Parte Prática inicia-se com o capítulo 4 onde se explana o trabalho de campo efectuado para o desenvolvimento da investigação. Posteriormente surge o capítulo 5, que se refere à análise e discussão de resultados, terminando-se este estudo com o capítulo 6 onde se apresentam as conclusões e algumas recomendações.

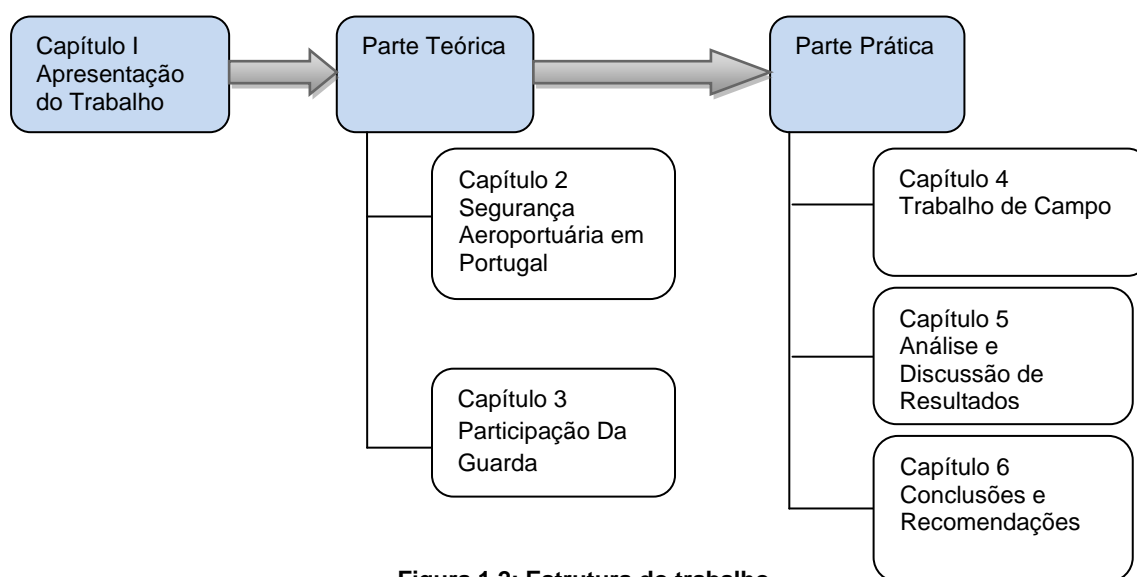


Figura 1.2: Estrutura do trabalho.

PARTE I PARTE TEÓRICA

CAPÍTULO 2

SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA EM PORTUGAL

2.1. CONCEITO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

Segundo Alves (2008, p. 51) “*Segurança é o estado ou condição que se estabelece num determinado ambiente, através da utilização de medidas adequadas, com vista à sua preservação e à conduta de actividades, no seu interior ou em seu proveito, sem rupturas.*”

A definição apresentada refere-se ao conceito geral de segurança, mas que no entanto pode adaptar-se à segurança da aviação civil, pois alude à utilização de medidas que sejam eficazes para a sua preservação, nunca a pondo em causa, o que acaba por ser importante no âmbito da segurança da aviação civil pois à mínima falha, as consequências podem ser devastadoras.

O regulamento comunitário 2320/2002¹, no seu n.º 3 do artigo 2º, refere que a segurança da aviação civil “*é a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilegal*”. Embora mais específica, esta definição é um pouco vaga, pois poder-se-ia enquadrar em diversos campos da segurança. Recorreu-se então ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) para tentar restringir ou clarificar um pouco mais esta ideia.

Segundo o PNSAC² (Instituto Nacional de Aviação Civil [INAC], 2003, p.7):

“ A salvaguarda e protecção das pessoas e bens de actos de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil, obrigam a definir um adequado sistema de segurança que articule meios humanos, técnicos e electrónicos, bem como a estabelecer normas e procedimentos que permitam dissuadir, detectar, atrasar, responder e neutralizar aqueles actos.”

Esta afirmação é muito mais técnica e espelha o conceito de segurança pretendido. Dela pode-se concluir que, para a segurança da aviação civil ser eficaz é necessário utilizar mecanismos que, primeiro permitam dissuadir quem pretende efectuar um acto de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil, só depois detectar, atrasar ao máximo a fim de se preparar uma resposta e no final neutralizar tais actos.

Para melhor compreender a afirmação anterior, o PNSAC apresenta definições para a dissuasão, a detecção, o atraso, a resposta e a neutralização.

Assim sendo, dissuasão é “ *o nível de segurança correspondente ao perfil adequado que permita levar o potencial agente da ameaça a concluir que os alvos, como por exemplo os aeroportos, estão protegidos e apresentam um alto risco de insucesso em caso de ataque*” (INAC, 2003, p.7).

Quanto à detecção, esta visa “*descobrir, em tempo oportuno, a intenção de praticar alguns actos de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil*” (INAC, 2003, p.7).

¹ Conselho Europeu (2002). Regulamento CE nº 2320/2002 de 16 de Dezembro. *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*. L355.

² Aprovado por deliberação do Conselho de Ministros de 23 de Dezembro de 2003.

O atraso pode ser consumado através do:

“...acesso não autorizado a uma aeronave, a instalações de navegação aérea e a zonas restritas de segurança de um indivíduo que pretenda cometer um acto de interferência ilegal pode ser atrasado/demorado de modo a criar perdas de tempo e a permitir resposta efectiva por parte das forças de segurança” (INAC, 2003, p.8).

A resposta pode ser considerada primária e/ou secundária. A resposta primária, *“requer uma disponibilidade e intervenção imediata do pessoal no local de ocorrência, dentro do espaço de tempo conseguido pelos sistemas de detecção e atraso colocados no terreno, de forma a conter ou anular por completo a acção ilegal”* (INAC, 2003, p.8). A resposta secundária *“pode ser considerada através de outro pessoal ou mesmo do público em geral, mas esta não pode servir para substituir o pessoal de segurança, devidamente treinado”* (INAC, 2003, p.8).

A neutralização *“de uma tentativa de realização de um acto ilegal contra a segurança da aviação civil obriga à intervenção especializada de pessoal das forças e serviços de segurança interna, com os meios necessários para agir e deter”* (INAC, 2003, p.8).

Após a análise de todos estes conceitos conclui-se que, a segurança faz-se a partir de medidas passivas, como por exemplo a iluminação, a delimitação de zonas de acesso reservado, a implementação de meios de controlo do acesso de pessoas e veículos, e de medidas activas, tais como os elementos de segurança e as patrulhas efectuadas às infra-estruturas, sendo certo que todas elas exigem dispositivos, medidas, meios humanos e Forças e Serviços de Segurança (FSS) altamente treinados e especializados para conseguir que a segurança seja cada vez mais eficaz e eficiente.

O preâmbulo do Programa Nacional de Formação e Treino de Segurança da Aviação Civil³ (INAC, 2005, p.2) refere que *“a segurança da aviação civil tem por objectivo a salvaguarda e a protecção das pessoas e bens, de forma permanente, actuando tanto ao nível da prevenção de actos de interferência ilegal, como lidando com situações eventuais de risco ou ameaça à segurança...”*. Nesta afirmação continua presente a necessidade de protecção de pessoas e bens, de forma permanente, contra actos de interferência ilegal tal como o explanado no conceito retirado do PNSAC.

Na busca por uma definição de segurança da aviação civil, chegou-se à conclusão que esta engloba duas vertentes distintas, mas que se encontram relacionadas e apresentam-se até como dependentes uma da outra. A vertente *Security* e a vertente *Safety*.

A vertente *Security*, segundo Pearsall and Hanks (2001), é o estado de estar livre de perigos ou ameaças⁴, este termo deve ser analisado em duas perspectivas, uma mais proactiva e outra mais reactiva, no sentido de afiançar a existência de procedimentos que evitem o cometimento de actos ilícitos contra a aviação civil. O decreto-lei nº 55/2010 de 31 de Maio⁵ no seu art.º 2º alínea a) refere também que *Security* é *“a combinação de medidas, de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita”*.

³ Tem como objectivo garantir que todo o pessoal afecto ao sector da aviação civil detenha formação em segurança, adequada ao desempenho das respectivas funções e tarefas

⁴ Tradução da responsabilidade do autor.

⁵ Fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais.

Conforme Leite (2006, p.104), a “*prevenção dos actos de interferência ilícita e as contra-medidas de resposta, são do âmbito da Security*”. A vertente *Safety* segundo Pearsall and Hanks (2001), é a condição de estar protegido do perigo⁶. Este conceito está mais relacionado com situações como incêndios, alterações meteorológicas, manuseamento de equipamentos, etc. O art.º 2º alínea ai) do decreto-lei nº 55/2010 de 31 de Maio define *Safety* (segurança operacional) como “*a combinação de medidas, de recursos humanos e técnicos destinados a minimizar os riscos de danos pessoais e materiais nas actividades aeronáuticas.*” Ainda segundo Leite (2006, p.104), esta vertente “*implica um conjunto de esforços responsáveis e conexos, orientados para a prevenção do acidente*”, o que nos remete para a afirmação que foi feita no parágrafo anterior.

Este trabalho irá incidir mais sobre o conceito *Security*, da segurança da aviação civil, pois é este que exige maior esforço por parte das FSS no sentido de garantir o fim a que se destinam, nomeadamente a segurança com vista à prevenção de actos de interferência ilegal.

2.2. SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL E A SUA INDISPENSABILIDADE

Ao longo dos últimos anos tem-se assistido a um largo desenvolvimento da aviação civil, pois a sua necessidade tem sido de extrema importância no que ao transporte de pessoas e bens diz respeito, possibilitando o desenvolvimento económico dos Estados. Em Portugal esse desenvolvimento possibilitou a multiplicação das mais diversas infra-estruturas aeroportuárias por todo o país, o que trouxe algumas dificuldades, tanto por parte das entidades responsáveis pela segurança, como as que são responsáveis pelo ordenamento jurídico nacional para regular e disciplinar o funcionamento de tais infra-estruturas.

O próprio decreto-lei nº 451/72 de 14 de Novembro⁷ refere, no seu preâmbulo, que “*os actos ilícitos contra a segurança na aviação civil põem em perigo a segurança das pessoas e bens (...) e abalam a confiança dos povos do mundo (...)*”, pelo que é necessário que os Estados garantam de forma continuada, na aviação civil, a protecção de pessoas e bens.

Talvez o facto de abalar a confiança dos povos do mundo explique o interesse dos terroristas no uso da aviação civil para levar a cabo os seus planos.

Outras explicações poderão também surgir, tais como o facto de os aeroportos serem locais onde a segurança é elevada, incentivar a que um acto terrorista tantas vezes conotado pela comunidade internacional como um acto covarde, se transforme num acto extremamente engenhoso, o que pode levar à descredibilização de um Estado e do seu sistema de segurança, trazendo, deste modo, graves prejuízos para a sua imagem a nível internacional. Supostamente Portugal ainda não estará totalmente adaptado a este tipo de ameaça como por exemplo a Espanha estará, uma vez que se pressupõe não possuir organizações terroristas a laborar no seu território, tendo em vista alvos nacionais. Tal facto transforma o

⁶ Tradução da responsabilidade do autor.

⁷ Ratifica a Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, concluída em Montreal em 23 de Setembro de 1971.

país numa plataforma apetecível para as organizações terroristas transnacionais prepararem as suas possíveis acções como foi constatado em Óbidos, aquando da detenção de três etarras (Varela e Outão, 2010).

O relatório anual de segurança interna (RASI) de 2010 também faz alusão a este acontecimento, afirmando que o Grupo Separatista Basco (ETA) usava Portugal como uma base logística complementar à de França e de Espanha, uma vez que estas duas se encontravam sobre uma forte vigilância anti-terrorista (Ministério da Administração Interna [MAI], 2010). O facto de a ETA laborar em Espanha, põe este Estado em permanente estado de alerta, melhorando cada vez mais as suas capacidades de antiterrorismo.

Dentro das fronteiras de Portugal, o terrorismo aéreo, tal como o perpetrado a 11 de Setembro de 2001, não será o acto ilícito que mais preocupa as autoridades, pois o seu grau de ocorrência tem sido nulo. Basta consultar os relatórios anuais de segurança interna para chegar a essa conclusão.

No entanto existem actos ilícitos que têm vindo a ocorrer com recurso à aviação e que também são preocupantes, pois demonstram que a segurança aeroportuária ainda tem muito a evoluir principalmente a nível dos aeródromos espalhados pelo território nacional.

De seguida, apresentam-se alguns casos que servem para comprovar o descrito no parágrafo anterior.

Apresenta-se o caso de Évora, que vem descrito no jornal *Correio da Manhã* publicado a 13 de Fevereiro de 2010 (Esteves *et al*, 2010), quando uma aeronave com três passageiros a bordo foi sequestrada por um homem armado, acabando por se despenhar no aeródromo de Tires. Os três passageiros saíram ilesos, e o sequestrador suicidou-se com um disparo na cabeça.

Há também a informação que vem reportada num artigo do jornal *i*, publicado em 26 de Outubro de 2009, que refere que Portugal não tem capacidade para combater o tráfico de droga que chega através de via aérea. Este problema deve-se às centenas de aeródromos espalhados pelo país e à falta de recursos que possibilitem uma segurança mais eficaz a estes locais, o que leva a que as aeronaves levantem e pousem sem qualquer controlo.

O artigo menciona ainda que em 2008 foram apreendidas três aeronaves que continham armas, dinheiro e estupefacientes, que pertenciam a um grupo de colombianos, franceses e espanhóis. O próprio RASI de 2010 refere que a via aérea é muito utilizada para o transporte de grandes quantidades de substâncias estupefacientes (MAI, 2010). Existe também um estudo realizado pela Polícia Judiciária (PJ) que alude a esta problemática, indicando que devido às fragilidades dos sistemas de segurança existentes nos aeródromos, existem pessoas e mercadorias que não são sujeitas a qualquer tipo de registo ou controlo (Leal, Silva e Nogueira, 2009).

Estes acontecimentos aliados aos do 11 de Setembro de 2001, que tiveram uma grande exposição mediática, podem gerar um sentimento de insegurança generalizado. Obviamente com algumas variações pois Portugal não terá a mesma exposição a um ataque como terão

os Estados Unidos da América, mas a verdade é que hoje todos temos a sensação que nos tornamos mais expostos às ameaças, principalmente após a Cimeira dos Açores.

A 29 de Março de 2010 o Director do Observatório para o Terrorismo mencionava num artigo publicado no Diário de Notícias, que *“é indispensável o controlo dos aeroportos, mesmo os secundários e até alguns em zonas rurais, onde pode aterrar e descolar qualquer aeronave para práticas ilícitas”*. Referiu ainda que *“já desde há muitos anos que as autoridades policiais se queixam de aeródromos e de pequenas pistas rurais que se suspeita serem utilizadas para o tráfico de droga e para a prática de outros ilícitos”* (DN, 2010).

Rematou a questão dizendo ainda *“que o aeródromo de Évora e outros têm de passar a ter controlo de pessoas e bens. É preciso saber o trajecto, o destino e qual o objectivo do voo.”* Incidentes como os supra mencionados acontecerem em Portugal, revela que estas infra-estruturas se constituem como uma preocupação para as autoridades, pois o facto de se terem desenrolado e poderem voltar a desenrolar-se, leva a que o sentimento de insegurança se intensifique, uma vez que fazem reflectir a ideia de que o país ainda não dispõe de uma capacidade de resposta eficaz.

2.3. ENQUADRAMENTO LEGAL

Desde sempre, o homem viveu em sociedade e como tal foi necessário definir um conjunto de regras que devem ser cumpridas por todos os indivíduos que nela se inserem, para que esta funcione. Como tal, também as mais diversas organizações/instituições celebram compromissos que têm de ser cumpridos.

No que diz respeito à aviação civil, pode-se encontrar um número elevado de normas que todos devem cumprir. Estas normas resultam de contratos celebrados entre os diversos Estados e de regulamentos que têm como objectivo assegurar o bom funcionamento das infra-estruturas associadas à aviação civil, bem como afiançar a segurança e evitar actos ilícitos que possam vir a ameaçar a aviação civil.

Com o 11 de Setembro, a segurança da aviação civil tornou-se uma preocupação enorme dos Estados, que pretendem evitar acontecimentos como este, implementando assim medidas que dificultem as acções dos terroristas. Abordar-se-á então, algumas das Convenções Internacionais existentes bem como outro tipo de disposições legais que regulam a aviação civil.

2.3.1. CONVENÇÕES INTERNACIONAIS

2.3.1.1. Convenção De Chicago

Esta convenção é também conhecida por convenção sobre a aviação civil internacional. Foi assinada em 7 de Dezembro de 1944 e ratificada em Portugal a 17 de Fevereiro de 1947 pelo decreto-lei nº 36 158. A convenção veio estabelecer a *International Civil Aviation Organization* (Organização da Aviação Civil Internacional – ICAO) que se apresenta como

uma agência das Nações Unidas, cuja função é coordenar e regular o transporte aéreo internacional.

Esta agência define também algumas regras relativas ao registo de aeronaves, ao espaço aéreo e à segurança nos voos.

2.3.1.2. Convenção De Tóquio

A Convenção foi assinada a 14 de Setembro de 1964 e ratificada em Portugal a 5 de Setembro de 1964 pelo decreto-lei nº 45 904 e estabelece um acordo relativo às infracções e a certos actos ilícitos cometidos a bordo de aeronaves.

2.3.1.3. Convenção De Haia

Assinada em 16 de Dezembro de 1970 e ratificada em Portugal a 12 de Outubro de 1972 pelo decreto-lei nº 386/72, visa reprimir a captura ilícita de aeronaves. A convenção define as consequências para quem comete esta infracção e a forma como ela é cometida, e leva a que os Estados se comprometam a punir severamente quem as comete.

2.3.1.4. Convenção De Montreal

Assinada a 23 de Setembro de 1971 e ratificada em Portugal a 14 de Novembro de 1972 pelo decreto-lei nº 451/72, aprova a responsabilidade sobre as transportadoras aéreas. Esta convenção tem em vista responsabilizar as companhias aéreas para o caso de atrasos nos voos, extravio de bagagem pessoal e também para o caso de resultarem lesões corporais devido a acidente ou mesmo a morte.

2.3.1.5. Convenção Europeia Para A Repressão Do Terrorismo

Assinada em 27 de Janeiro de 1977 e ratificada em Portugal a 18 de Agosto de 1981 pela lei nº 19/81, visa tomar medidas eficazes para que os autores de actos de terrorismo sejam punidos e não escapem à captura. A extradição aparece como um meio eficaz para atingir tais resultados. De referir que Portugal ratificou a convenção com algumas reservas, pois não extraditará, quando os países requisitantes possuírem a pena de morte ou de carácter perpetuo para este tipo de infracções. Esta convenção prevê os actos de terrorismo realizados em aeronaves ou com recurso às mesmas.

2.3.2. LEGISLAÇÃO COMUNITÁRIA

2.3.2.1. Regulamento (CE) Nº 2320/2002

O Regulamento CE nº 2320/2002 de 16 de Dezembro, de acordo com o que vem descrito no seu preâmbulo, *“tem por objectivo principal estabelecer e implementar as medidas comunitárias adequadas, destinadas a evitar actos de interferência ilegal contra a aviação civil”*, pois considera que os actos criminosos cometidos em Nova Iorque e Washington em 11 de Setembro de 2001 *“demonstram que o terrorismo é uma das maiores ameaças aos*

ideais de democracia e liberdade e aos valores da paz que constituem a própria essência da União Europeia”. Da leitura deste regulamento conclui-se que o seu principal objectivo é reforçar a indispensável actualização dos sistemas de segurança. Introduce também novos termos e procedimentos de carácter vinculativo que deverão servir para actualização do PNSAC.

2.3.2.2. Regulamento (CE) Nº 622/2003⁸

No seu artigo 1º “estabelece as necessárias medidas de aplicação e adaptação técnica das normas de base comuns sobre a segurança da aviação que deverão ser inseridas nos programas nacionais de segurança da aviação civil.”

Este é um regulamento que, juntamente com o anterior aqui explanado, veio estabelecer medidas sobre a segurança da aviação civil, medidas estas que devem ser inseridas no PNSAC.

2.3.3. MANUAIS RELATIVOS À SEGURANÇA NA AVIAÇÃO CIVIL

Estes manuais são de carácter confidencial, devido à informação que contêm, uma vez que se trata de matéria que diz respeito à segurança.

2.3.3.1. Programa Nacional De Segurança Da Aviação Civil

O PNSAC, aprovado por Deliberação do Conselho de Ministros de 23 de Dezembro de 2003 estabelece a estrutura organizativa, o Quadro de competências e as responsabilidades cometidas às várias entidades intervenientes neste âmbito, constituindo o documento de referência de quase toda a Legislação respeitante à segurança da aviação civil. De referir que no PNSAC vêm explícitos os procedimentos para a actuação perante casos de interferência ilegal contra a aviação civil.

Este manual vem transcrever as medidas emanadas pelo regulamento CE nº 2320/2002 e pelo regulamento (CE) nº 622/2003.

2.3.3.2. Programa De Segurança De Aeroporto/Aeródromo

É um documento elaborado pelo Aeroporto/Aeródromo, no qual vêm descritos todos os procedimentos de segurança implementados no mesmo, tendo em vista o cumprimento do estabelecido no PNSAC e demais legislação (Programa de Segurança do Aeródromo de Évora, 2004).

2.3.4. LEGISLAÇÃO NACIONAL.

2.3.4.1. Constituição Da República Portuguesa

Optou-se por colocar neste trabalho a Constituição da República Portuguesa, pois trata-se da Lei Fundamental do Estado.

⁸ Comissão Europeia (2003). Regulamento (CE) nº 622/2003 de 4 de Abril de 2003. Jornal Oficial da União Europeia. L89

O seu art.º 27º, de uma forma muito generalista, refere que todos têm direito à liberdade e à segurança, o que leva a que o Estado tenha que tomar todas as medidas necessárias para que a segurança não seja afectada e isto inclui também o domínio da aviação civil.

2.3.4.2. Lei De Segurança Interna⁹

A lei de segurança interna (LSI), é também importante pois como vem referido no seu n.º 1 do art.º 1º:

“A segurança interna é a actividade desenvolvida pelo Estado para garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens, prevenir e reprimir a criminalidade e contribuir para assegurar o normal funcionamento das instituições democráticas, o regular exercício dos direitos, liberdades e garantias fundamentais dos cidadãos e o respeito pela legalidade democrática”.

O mesmo artigo refere no seu nº3:

“As medidas previstas na presente lei destinam -se, em especial, a proteger a vida e a integridade das pessoas, a paz pública e a ordem democrática, designadamente contra o terrorismo, a criminalidade violenta ou altamente organizada, a sabotagem e a espionagem, a prevenir e reagir a acidentes graves ou catástrofes, a defender o ambiente e a preservar a saúde pública”.

Sendo a aviação civil susceptível de ser usada por quem faz do terrorismo a sua arma, esta lei enquadra-se perfeitamente no tema deste trabalho.

A LSI introduz também no seu art.º 15º, o Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna que tem competências de coordenação, direcção, controlo e comando operacional, bem como, no seu art.º 21º, o Gabinete Coordenador de Segurança, que é “o órgão especializado para a coordenação técnica e operacional da actividade das forças e dos serviços de segurança, funcionando na directa dependência do Primeiro-ministro ou, por sua delegação, do Ministro da Segurança Interna”, que integra entre outros, o responsável pelo Sistema de Autoridade Aeronáutica e o General Comandante Geral da Guarda Nacional Republicana.

Com a análise desta lei vê-se que o seu grande objectivo, para além da segurança da população, é agilizar o relacionamento e a coordenação entre as diversas instituições e organizações responsáveis pela segurança de modo a conseguir que estas cumpram o seu fim último que é a segurança interna.

2.3.4.3. Instituto Nacional De Aviação Civil

Conforme o decreto-lei 145/2007 de 27 de Abril¹⁰, a entidade que regula e supervisiona o sector da aviação civil é o Instituto Nacional de Aviação Civil, assegurando esta entidade conforme a alínea d) do n.º 2 do art.º 3, a regulação da segurança no sector. Ainda no nº3 do mesmo artigo, o INAC aparece como o representante do Estado Português nos organismos internacionais, na área da aviação civil, enquanto Autoridade Aeronáutica Nacional.

Segundo o MAI (2010, p.177):

“Compete ao Presidente do Conselho Directivo do INAC, I.P., enquanto Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, a coordenação e supervisão do sistema nacional de segurança da

⁹ Lei 53/2008 de 29 de Agosto.

¹⁰ Define a orgânica e missão do INAC.

aviação civil, bem como a regulação, certificação e auditoria dos agentes, operadores, equipamentos e sistemas afectos à segurança da aviação civil”.

Da observação efectuada destes dois documentos chega-se à conclusão que é o INAC o grande dinamizador e promotor da segurança na aviação portuguesa sendo este o responsável por fazer aplicar toda a regulamentação, quer seja internacional, ou quer seja nacional e que diga respeito à aviação civil.

2.3.4.4. Comissão Nacional De Facilitação E Segurança

O crescimento do transporte aéreo, nomeadamente o de âmbito internacional tem-se acentuado nas últimas décadas, o que veio levantar, conforme o explanado no preâmbulo do decreto-lei nº322/98 de 28 de Outubro:

“ (...) a necessidade de harmonização de normas e procedimentos, visando, por um lado, a racionalização e eficácia da sua exploração, nomeadamente no que concerne ao encaminhamento, nas melhores condições de qualidade e rapidez, dos fluxos de passageiros, carga e correio (sistemas de facilitação), e, por outro, à segurança de tal meio de transporte, em ordem à prevenção da prática de actos ilícitos contra a aviação civil, em particular de atentados terroristas e de apropriação de aeronaves (sistemas de segurança).”

Criou-se então a necessidade de estabelecer uma comissão, que tivesse como função elaborar e propor recomendações em relação a procedimentos de segurança e facilitação a aplicar, nos aeroportos, aeródromos e outros serviços de apoio, à aviação tendo em conta aquilo que são as recomendações internacionais, bem como promover a troca de informações entre os diversos organismos da aviação civil. As suas competências vêm previstas no art.º 4 do decreto-lei nº 322/98 de 28 de Outubro. A constituição deste organismo está prevista no art.º 3º deste diploma e estão presentes entre outros, dois representantes permanentes do INAC, um dos quais preside, um representante permanente da PSP e um representante permanente da Brigada Fiscal da GNR. No entanto e devido à extinção da BF, de momento o lugar não está preenchido. (Soares, Comunicação Pessoal, 15 de Julho de 2010).

Torna-se pertinente a inclusão deste decreto-lei no estudo em questão pois também ele atribui competências à GNR no âmbito da segurança aeroportuária.

2.3.4.5. Código Penal

Quanto ao código penal (CP), importa mencionar o seu art.º 4º uma vez que este refere que, *“a lei penal portuguesa é também aplicável em crimes a bordo de aeronaves, salvo tratado ou convenção internacional.”*

Existem também acções tipificadas no CP, como crime, que podem ser efectuadas recorrendo à utilização de material específico da aviação civil. Descrevendo algumas dessas acções por ordem crescente do articulado do CP, aparece o art.º161º que se refere ao rapto, o art.º 162º (tomada de reféns), o art.º 287º (captura ou desvio de aeronave, navio ou comboio), o art.º 288º (atentado à segurança de transporte por ar, água ou caminho-de-ferro) e o art.º 289º (condução perigosa de meio de transporte por ar, água ou caminho-de-ferro).

2.3.4.6. Polícia De Segurança Pública

Esta missão vem prevista na alínea j) do n.º 2 do artigo 3º da lei nº 53/2007, de 31 de Agosto que aprova a orgânica da PSP e refere que cabe a esta força de segurança (FS) *“Manter a vigilância e a protecção de pontos sensíveis, nomeadamente infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias e portuárias, edifícios públicos e outras instalações críticas.”*

A PSP tem também cooperado com o INAC no âmbito do Protocolo de Cooperação entre as duas instituições, com o objectivo de dar maior eficiência ao funcionamento do Sistema da Autoridade Aeronáutica Nacional, através de criação de equipas compostas por elementos de ambas as entidades, quer na frequência de acções de formação, quer aquando da realização de actividades operacionais de fiscalização, auditorias e teste no âmbito da segurança da aviação civil (MAI, 2010).

2.4. SISTEMA NACIONAL DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

Numa perspectiva de melhor situar a temática em estudo, far-se-á uma descrição do Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil (SNSAC), para que se perceba melhor onde se situa a GNR e qual a sua participação.

2.4.1. ORGANIZAÇÃO

O SNSAC¹¹ é um subsistema do Sistema de Segurança Interna e desenvolve-se segundo quatro níveis, o político-estratégico, o da coordenação técnica, o da gestão e o de operação. O Governo, o Primeiro-Ministro e o Conselho Superior de Segurança Interna (CSSI) integram o nível político-estratégico. O Gabinete Coordenador de Segurança (GCS), integra o nível de coordenação técnica. O nível de gestão, conforme o que o PNSAC estabelece, radica na Autoridade Nacional de Segurança na Aviação Civil (ANSAC).

Ao nível de operação, estão compreendidos o Centro de Operações de Segurança de Aeroporto (COSA), o Centro de Operações de Emergência de Aeroporto (COE), o Núcleo de Operações da ANSAC e o Centro de Operações Policiais Contra Acções Violentas (COPCAV) e a Comissão de Segurança do Aeroporto (CSA). Integram também este nível, as FSS (PSP, GNR, PJ, SIS, SEF), os Gestores de Segurança dos Aeroportos, as Transportadoras Aéreas, os Prestadores de Serviços de Navegação Aérea e de Assistência em Escala e os Serviços de Tráfego.

Por fim, contribuem também para o SNSAC a Autoridade Alfandegária, a Autoridade Nacional de Comunicações, a Força Aérea Portuguesa, o Gabinete de Investigação e Prevenção de Acidentes em Aeronaves e o Gabinete Nacional de Segurança.

¹¹ Ver página 34 do PNSAC.

2.4.2. COMPETÊNCIAS

Após a explanação da organização do SNSAC, define-se agora as competências dos órgãos que o compõem. No entanto, devido ao seu largo número, optou-se por expor os órgãos que se considera, serem os mais importantes para o tema do trabalho em questão.

No que diz respeito ao Governo, compete-lhe a condução da Política de Segurança Interna (PSI). Ao Primeiro-Ministro (PM) compete a direcção da PSI, tendo como órgão de consulta, o Conselho Superior de Segurança Interna (INAC, 2003). O Gabinete Coordenador de segurança, funciona na directa dependência do PM ou do Ministro da Administração Interna caso o PM assim lhe delegue a função e é um órgão de consulta e assessoria para a coordenação técnica e operacional da actividade das FSS conforme o explanado no n.º 1 do art.º 21º da Lei de Segurança Interna (LSI). À ANSAC compete coordenar e supervisionar o SNSAC e como responsável do Sistema de Autoridade Aeronáutica integra o CSSI e o GCS (INAC, 2003). O Presidente do Conselho Directivo do INAC personifica a ANSAC (MAI, 2010).

No nível de operação, aparece a Polícia de Segurança Pública (PSP) que, no âmbito específico dos aeroportos internacionais e aeródromos nacionais implantados na sua zona de acção, lhe compete aplicar as medidas previstas no Programa de Segurança do Aeroporto/Aeródromo, bem como as que vêm previstas na sua lei orgânica numa forma adaptada à realidade dos aeroportos. Aparece também a GNR, que no PNSAC tem as mesmas competências que a PSP mas a nível dos aeródromos. O COSA, é um órgão de coordenação e direcção de operações de segurança aeroportuária. Este órgão é assegurado pela FS competente na área territorial em que o aeroporto ou aeródromo nacional esteja implantado (INAC, 2003). O COPCAV, é posto em funcionamento quando existe forte probabilidade de ocorrência de actos de interferência ilícita ou mesmo a sua ocorrência. O funcionamento deste órgão vem estabelecido no Plano de Cooperação e Coordenação das Força e Serviços de Segurança¹² (INAC, 2003). O COE, que é o órgão de coordenação do Director do Aeroporto/Director do Aeródromo (DA/DAe) em caso de emergência (INAC, 2003).

Finalmente a CSA, que é também um órgão de consulta do DA/DAe, e emite pareceres sobre o projecto do programa de segurança do aeroporto, regulamento interno e programa anual de actividades do mesmo. A FS territorial, também compõe este órgão (Vivas, 2011).

2.5. ACTUAÇÃO EM CASO DE INTERFERÊNCIA ILEGAL CONTRA A AVIAÇÃO CIVIL

A inclusão deste subcapítulo reveste-se de grande importância, pois um dos objectivos do estudo em questão, é verificar se existe algum plano ou modelo de intervenção em caso de interferência ilegal contra a aviação civil.

¹² Aprovado pela deliberação nº230//2006 do Conselho de Ministros.

Analisados os órgãos que compõem o SNSAC e as respectivas competências, explana-se agora a actuação dos mesmos. Devido à confidencialidade do assunto, os procedimentos expostos no trabalho serão de carácter geral.

Numa fase inicial toda a entidade que, receba a informação da ocorrência de um acto de interferência ilegal, deve recolher o máximo de informação e notificar o COSA, que por sua vez notificará o DA/DAe para activação do COE (INAC, 2003).

O DA/DAe, em coordenação com a FS do Aeroporto/Aeródromo, efectua a avaliação da ameaça e valida-a, se for caso disso, com o parecer da FS. Caso seja uma situação de grande gravidade, a decisão atrás referida é da ANSAC. No seguimento da validação é accionado o COPCAV que, desencadeará todas as acções previstas no Programa de Segurança do Aeroporto e nos Planos de Contingência Apropriados (INAC, 2003). De referir ainda, os procedimentos previstos no Plano de Coordenação, Controlo e Comando Operacional das Forças e Serviços de Segurança, pois este define quem será o gestor do incidente, ou seja, o comandante da FS territorialmente competente¹³.

¹³ Ver página 51 do Plano de Coordenação, Controlo e Comando Operacional das Forças e Serviços de Segurança.

CAPÍTULO 3

A PARTICIPAÇÃO DA GUARDA

3.1. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO-LEGAL

Para tentar explicar o passado da GNR em relação a esta missão, é necessário fazer uma divisão. Ou seja, é necessário falar do passado da GNR e da Guarda Fiscal (GF) uma vez que esta foi extinta e integrada na GNR¹⁴.

Os primeiros registos que demonstram que a GNR esteve presente numa infra-estrutura aeroportuária a título permanente, datam de 1945. Foi em 1945 que a GNR foi incumbida de garantir a segurança na implantação das bases aéreas de S. Maria e Terceira (Lopes, 2009). Em 1946 foi constituído o Destacamento da GNR na Base das Lages composto por um pelotão de infantaria e o Destacamento da GNR no Aeroporto de Santa Maria composto por um pelotão de cavalaria.

Com a criação da Força Aérea em 1952, a GNR foi reduzindo gradualmente o efectivo presente nestas plataformas até 1956 data em que saiu definitivamente, passando a Polícia Aérea a assumir as missões que até esse momento tinham sido desempenhadas pela GNR (Lopes, 2009). A partir dessa data, a GNR vem garantindo a segurança aos aeródromos instalados na sua área de responsabilidade.

A GF assumia outras responsabilidades conforme o explanado na sua última Lei Orgânica¹⁵. O documento legal em questão, previa que esta FS exercesse fiscalização nos aeródromos, pistas, aeroportos e aeronaves neles estacionadas, com vista ao controlo de mercadorias e de cidadãos nacionais e estrangeiros que entrassem e saíssem do país. Com a criação do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), a GF foi perdendo alguma destas atribuições principalmente a do controlo de cidadãos nacionais e estrangeiros, passando a assumir missões de carácter aduaneiro nos aeroportos. Com a sua extinção no ano de 1993 e integração na GNR como Brigada Fiscal, estas missões de carácter aduaneiro tornaram-se ainda mais efectivas durando até aos dias de hoje. Com a última reestruturação, os Postos Fiscais presentes nos Aeroportos, ficaram sob alçada dos respectivos Comandos Territoriais (CTer) da zona.

Presentemente, talvez tendo em vista a construção do novo Aeroporto de Lisboa bem como o novo Aeroporto de Beja, que ficaram implantados na sua área de jurisdição, salvaguardou-se este tipo de missão ao introduzi-la na Lei Orgânica da GNR¹⁶ (LOGNR), mais concretamente na sua alínea j) do n.º 1 do art.º 3º.

A alínea h) do n.º 1 do art.º 3º da LOGNR também remete um pouco para esta missão, pois refere que a GNR participa no controlo da entrada de pessoas e bens do território nacional.

¹⁴ Pelo Decreto-lei nº230/93 de 26 de Junho.

¹⁵ Decreto-lei nº 373/85 de 20 de Setembro.

¹⁶ Lei nº63/2007 de 6 de Novembro.

Uma infra-estrutura aeroportuária é também ela uma porta de entrada e saída de pessoas e bens. Daí poder verificar-se postos fiscais implantados nos aeroportos a actuar no âmbito de controlo de bens, já que esta é uma atribuição específica daqueles. O próprio art.º 52º da lei orgânica da GNR, também faz alusão a esta questão, referindo que apesar de a GNR também poder dar prossecução a esta missão, a GNR não irá prejudicar a competência atribuída à PSP nos aeroportos internacionais existentes cuja competência se encontra atribuída à PSP.

3.2. INFRA-ESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS NACIONAIS

3.2.1. AEROPORTOS INTERNACIONAIS NA ZONA DE ACÇÃO DA GNR

Nos Aeroportos Internacionais existentes no território nacional, tirando o caso de Beja que é mais específico e que será abordado no ponto seguinte, a força de segurança a quem está incumbida a missão da salvaguarda das suas infra-estruturas é a PSP.

O próprio PNSAC (INAC, 2003, p. 166), refere que nos Aeroportos Internacionais a PSP *“adopta medidas e procedimentos inerentes à prevenção e repressão dos actos de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil.”*

O mesmo plano (INAC, 2003, p. 166) expõe que a GNR *“contribui no âmbito das suas atribuições para a prevenção e repressão dos actos de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil.”* Esta determinação, em conjugação com as razões históricas e de competência específica, é então mais um motivo, para além da que vem expressa na alínea h) do n.º 1 do art.º 3º da LOGNR, que justifica a presença dos postos fiscais nos Aeroportos Internacionais, cabendo-lhe o controlo de mercadorias, bem como a colaboração na fiscalização e controlo de acessos na sala de passageiros, nos terminais de carga e nas salas de tratamento de bagagens.

3.2.1.1. Aeroporto De Beja

As referências aqui feitas ao Aeroporto de Beja devem-se entender como sendo feitas ao Terminal Civil do Aeroporto, uma vez que o Aeroporto de Beja também engloba a Base Aérea. Este Aeroporto é de extrema importância para o estudo pois é o primeiro Aeroporto Internacional em que a segurança está cometida à GNR. Esta atribuição é resultante da conjugação de dois artigos da LOGNR, a alínea j) do n.º 1 do art.º 3º e o n.º 1 do art.º 37º do mesmo diploma. A razão da PSP estar presente no Aeroporto, deve-se ao facto de possuir elementos devidamente formados e credenciados pelo INAC para o desempenho de certas funções no Aeroporto, designadamente no Lado Ar, área de acesso restrito. Assim, ficou acordado, com vista a não prejudicar o funcionamento do Aeroporto (Candeias, Comunicação Pessoal, 14 de Julho de 2011), pelas duas instituições, GNR e PSP, com o aval da Tutela, que os elementos da PSP exerceriam funções na zona restrita, Lado Ar, mas sempre acompanhados da presença de um militar da GNR. O Lado Terra, zonas não restritas, está atribuído apenas à GNR. A Directiva Operacional 15/2011 do CTer Beja, atribui missões às diferentes subunidades. Da análise desta directiva, conclui-se que é o

Destacamento Territorial de Beja que tem a missão de garantir a segurança ao aeroporto, coordenando a sua actuação com as outras FSS, principalmente com a PSP, bem como com a Administração do Aeroporto. Executa ainda acções de apoio à Direcção Geral das Alfândegas e Impostos Especiais de Consumo, através da Equipa Fiscal no local. As outras subunidades do CTer actuam em apoio e reserva ao Destacamento Territorial de Beja.

No anexo A encontra-se o esquema relativo ao organograma do aeroporto. Com a exposição do organograma torna-se pertinente explicar as funções do DA e do Gabinete de Segurança do Aeroporto (GSA). O DA é a autoridade local de segurança aeroportuária e compete-lhe entre outras funções, supervisionar o sistema de segurança aeroportuária definido no programa de segurança do aeroporto e orientar e superintender a actividade do GSA. O GSA executa tarefas e implementa medidas definidas pelo DA, no âmbito da segurança aeroportuária e é chefiado pelo gestor de segurança que é nomeado pelo DA

3.2.2. AERÓDROMOS NACIONAIS

Como é sabido, grande parte dos aeródromos espalhados pelo território nacional encontra-se na zona de acção da GNR, ficando esta responsável pela segurança destas plataformas, nomeadamente através dos respectivos CTer, conforme o mencionado no n.º 1 do art.º37º da LOGNR. Existem dois aeródromos em particular, em que a GNR tem efectuado o controlo de pessoas e bens. Os aeródromos em questão são o de Bragança e o de Vila Real.

A razão da GNR estar presente nestas infra-estruturas, deve-se ao facto de a partir deles se efectuarem voos comerciais em carreiras regulares com destino ao Aeroporto de Lisboa.

No caso do Destacamento Territorial de Bragança, existe uma Directiva interna¹⁷ que data de 28 de Maio de 2004, que atribui ao Posto Territorial de Bragança a missão de efectuar a segurança ao aeródromo em primeiro escalão, devendo enviar para o aeródromo uma patrulha, pelo menos 30 minutos antes das partidas. Estas patrulhas também deverão, sempre que possível, passar nas imediações do aeródromo a fim de verificar se existem anomalias.

Para além da competência que a sua LOGNR lhe atribui, também o PNSAC investe a GNR de algumas competências no que diz respeito aos aeródromos. Existem ainda três manuais, nos quais a GNR colabora na sua elaboração e que estabelecem procedimentos a executar em casos de emergência e de interferência ilegal, o Manual do Aeródromo, o Programa de Segurança do Aeródromo e o Plano de Emergência do Aeródromo.

No anexo B, encontra-se a estrutura modelo do organograma de um aeródromo nacional. De referir que o organograma é praticamente uma cópia do organograma de um aeroporto, pois as estruturas presentes no aeródromo são as mesmas que estão presentes num aeroporto. O mesmo se passa para as funções desempenhadas por cada uma destas estruturas.

¹⁷ Ver anexo C do trabalho de investigação.

3.3. FORMAÇÃO NA GUARDA

Uma vez conseguida esta atribuição nos canais legais, interessa agora saber como é que a GNR se tem preparado para garantir que esta atribuição é prosseguida com os índices de profissionalismo adequados.

Para haver o profissionalismo mencionado no parágrafo anterior, é necessário que os militares que vão desempenhar estas funções tenham a formação necessária e adequada. Neste subcapítulo abordar-se-á a formação que GNR ministra/recebe neste âmbito.

Entre os anos de 2004 e 2007, o INAC ministrou cursos no âmbito de segurança da aviação civil a um total de quarenta e oito militares da GNR. Estes cursos desdobravam-se em cursos de gestão de operações de segurança aeroportuária e em cursos de formação de formadores de segurança da aviação civil, estando ambos enquadrados no PNFTSAC. Foram também ministrados cursos de operadores de raio-X a 28 militares. O INAC ministrou ainda acções de sensibilização sobre segurança da aviação civil ao efectivo dos postos fiscais existentes nos aeroportos internacionais.

Com a construção do Aeroporto de Beja surgiu a necessidade de se formar os militares que iriam desempenhar funções no mesmo. Analisando o PNFTSAC, conclui-se que este programa não se aplica às FS e que os seus grandes destinatários são os funcionários ao serviço de entidades licenciadas ou certificadas para exercer actividades no âmbito da aviação civil.

Como tal, a Guarda através do Comando de Doutrina e Formação (CDF) elaborou uma Acção de Formação¹⁸ intitulada “Segurança da Aviação Civil”, com 12 tempos lectivos integrada no âmbito da Formação Contínua de Aproveitamento e sem custos, o que se torna uma grande vantagem. De referir que o programa desta Acção de Formação vem previsto no Despacho do Exmo. General Comandante do CDF, de 25 de Maio de 2011, referente ao assunto “Formação em Segurança da Aviação Civil”.

A formação é totalmente interna uma vez que é ministrada por Oficiais da GNR, qualificados e certificados pelo INAC. No caso de Beja esta formação estendeu-se a 29 militares.

É intenção da GNR espalhar esta Acção de Formação a todos os militares que prestam serviço no âmbito dos CTer, em particular aos que desempenham funções nos aeroportos e aeródromos.

No entanto, houve a necessidade de recorrer a uma entidade externa devidamente certificada pelo INAC, para ministrar o curso de Operadores de raio-X, uma vez que a Guarda ainda não possui formadores certificados neste âmbito. A formação foi ministrada a 16 militares e vai permitir que a GNR exerça funções no Lado Ar do Aeroporto de Beja, relembrando que, até ao momento, estas funções são desempenhadas por agentes da PSP, pois são os únicos que possuem esta formação.

¹⁸ Ver anexo D do trabalho de investigação.

PARTE II PARTE PRÁTICA

CAPÍTULO 4

TRABALHO DE CAMPO

4.1. INTRODUÇÃO

O TIA foi iniciado com uma abordagem teórica que visou o enquadramento do leitor nesta temática, bem como serviu para enquadrar toda a parte prática do estudo. Iniciou-se este estudo com uma pequena abordagem ao conceito de segurança da aviação civil, seguidamente pareceu relevante mostrar o motivo pelo qual a segurança da aviação civil é tão importante nos dias de hoje, utilizando para isso alguns casos que ocorreram tanto a nível internacional como a nível nacional. Posteriormente, fez-se um enquadramento legal de toda esta temática, definiu-se ainda a organização e as competências dos órgãos que compõem o SNSAC e no final caracterizou-se a actuação em caso de interferência ilegal. No capítulo 3 da parte teórica, abordou-se a participação da Guarda, fazendo um enquadramento histórico – legal para que, seguidamente, se enumerasse as tarefas que a Guarda efectua nas infra-estruturas aeroportuárias da sua zona de acção e a formação que recebe/ministra neste âmbito.

Após a parte teórica, importa agora referir que a parte prática terá como grande finalidade verificar as hipóteses consideradas no primeiro capítulo do trabalho, assim como recolher informação que possibilite alcançar os objectivos definidos.

O objectivo deste capítulo será expor o trabalho de campo realizado. Como tal far-se-á então uma explicação da metodologia utilizada para a recolha de informação, caracterizar-se-á a amostra considerada, e descrever-se-á os métodos utilizados para a recolha e tratamento da informação. O capítulo será finalizado com a alusão a umas breves conclusões.

4.2. METODOLOGIA

Segundo Quivy e Campenhoudt (2008, p.19) “a investigação visa compreender melhor os significados de um acontecimento ou de uma conduta”.

Em Sarmiento (2008, p. 3) “a investigação pode definir-se como sendo o diagnóstico das necessidades de informação e selecção das variáveis relevantes sobre as quais se irão recolher, registar e analisar informações válidas e fiáveis”. Como tal estas afirmações levam a concluir que se podem utilizar diferentes métodos de recolha de informação para que no final se possa compreender melhor o problema em estudo. Os métodos utilizados foram os seguintes:

- A análise e pesquisa documental iniciou-se a 3 de Dezembro de 2010 e constituiu-se como o início desta investigação. Isto é, foi efectuada a pesquisa documental, no INAC, na Divisão de Ensino do Comando de Doutrina e Formação da GNR, na Biblioteca da Escola da Guarda, assim como em Bibliotecas de Estabelecimentos de Ensino Superior, no Diário da República, em legislação variada e no site da ICAO, com vista a recolher o máximo de informação possível para iniciar e desenvolver a presente investigação.
- O outro método utilizado foi o inquisitivo, que é baseado no interrogatório escrito e oral (Sarmiento, 2008), ou seja, este método foi desenvolvido através de entrevistas e inquéritos realizados a amostras antecipadamente seleccionadas.

4.3. INQUÉRITOS

A utilização de inquéritos visa a obtenção de opiniões de terceiros sobre o objecto da investigação (Sarmiento, 2008). O inquérito permite que as opiniões obtidas sejam introduzidas numa base de dados e em seguida sejam aplicados métodos estatísticos, econométricos ou de investigação operacional, gerando resultados que contribuem para a verificação de hipóteses (Sarmiento, 2008). Tendo em conta o objectivo do estudo, decidiu-se aplicar os inquéritos aos Comandantes de Destacamento e de Posto que possuem aeródromos certificados na sua zona de acção. O interesse é o de conhecer as suas opiniões em relação à matéria em estudo, pois têm um conhecimento privilegiado das tarefas e das limitações deste tipo de missão. A amostra de trabalho é de trinta elementos, que se considera significativa uma vez que a população total é de trinta e quatro (corresponde a 17 aeródromos¹⁹). Considera-se que a amostra está de acordo com os teoremas estatísticos, uma vez que o senso foi efectuado quase na totalidade.

4.4. ENTREVISTAS

As entrevistas efectuadas foram semi-directivas, nas quais os entrevistados responderam às perguntas do guião podendo ainda falar abertamente sobre assuntos directamente relacionados com o tema pois este tipo de entrevista “ (...) *não é nem inteiramente aberta, nem encaminhada por grande número de perguntas precisas.*”, (Quivy e Campenhoudt, 2008, p. 192), “ *o investigador esforçar-se-á simplesmente por reencaminhar a entrevista para os objectivos (...)*” (Quivy e Campenhoudt, 2008, p. 193).

A realização deste género de entrevistas, tem como finalidade a obtenção de opiniões dos entrevistados sobre os assuntos directamente ligados com o tema do trabalho, possibilitando retirar informação importante para a prossecução dos objectivos do estudo.

¹⁹ Segundo os dados fornecidos pelo INAC existem 40 aeródromos certificados no país (INAC, 2009).

As respostas dos entrevistados foram posteriormente submetidas a uma análise qualitativa (análise de conteúdo), através de quadros de sinopses de entrevistas, a fim de se reproduzir a mensagem essencial da entrevista (Guerra, 2006). Estes quadros têm a vantagem de reduzir o material a trabalhar, permitir um melhor e mais rápido conhecimento da totalidade do discurso e facilitar a comparação entre as mensagens das entrevistas (Guerra, 2006).

As entrevistas foram efectuadas a dois Comandantes de Destacamento Territorial, ao Chefe da Secção de Operações, Informações, Treino e Relações Públicas do Comando Territorial de Beja, a um Comandante do Posto Fiscal do Aeroporto de Lisboa e a dois Directores de aeródromos.

4.4. MEIOS UTILIZADOS

As entrevistas foram feitas de forma presencial e gravadas com recurso a um telemóvel Nokia modelo X2. Os inquéritos foram realizados utilizando a plataforma *www.surveymonkey.com* e enviados via correio electrónico para a caixa de correio de cada um dos inquiridos. Para a análise estatística, foi utilizado o software estatístico *SPSS 17.0 for Windows* e o *Microsoft Office 2007*.

4.5. CONCLUSÕES

O trabalho, como foi frisado ao longo do capítulo, iniciou-se com a análise documental sobre a temática abordada, o que permitiu dar um rumo à investigação.

Este é no entanto um tipo de trabalho em que existe uma componente prática e como tal passou-se à realização de entrevistas e inquéritos a uma amostra que permitisse a obtenção de informação diversificada mas que se constituiu no caminho para a prossecução dos objectivos propostos para esta investigação.

CAPÍTULO 5

APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS

5.1. INTRODUÇÃO

Esta é a fase em que se procede à análise e discussão dos resultados obtidos através da aplicação de entrevistas semi-directivas. A partir de cada resposta apresentada serão retiradas as ideias fundamentais de cada um dos entrevistados para posterior comparação. Esta recolha e comparação será efectuada através de quadros de análise de conteúdo. O capítulo terminará com as conclusões, que no seu essencial resumirão a análise da informação obtida.

5.2. ANÁLISE DAS ENTREVISTAS

- **Análise de conteúdo à questão n.º 1**

No Quadro 5.1 apresenta-se a análise à questão n.º 1 – Que acções a GNR exerce no âmbito da segurança aeroportuária?

Quadro 5.1 – Análise de resultados da questão n.º 1.

Entrevistados	Resposta
Entrevistado 1 Paulo Azevedo Capitão	A nível externo são realizadas patrulhas de rotina. A nível interno colocam dois militares no raio-X para controlo de mercadorias e passageiros.
Entrevistado 2 João Rodrigues Director Aeródromo	A GNR controla o embarque e desembarque de passageiros de pessoas e mercadorias. Vai fazendo patrulhamento.
Entrevistado 3 António Baptista Director Aeródromo	Fiscalização de pessoas e bagagens no âmbito da Decisão da Comissão C(2008)4333 final de 2008/08/08.. Patrulhamento.
Entrevistado 4 José Candeias Tenente- Coronel	A Guarda mantém permanentemente (24 H/dia) a segurança ao Aeroporto. Um militar juntamente com um agente da PSP formam um equipa que tem por missão efectuar o rastreio de pessoas e viaturas (funcionários/empregados / trabalhadores) que entrem no “Lado Ar”.
Entrevistado 5 Carlos Monteiro Primeiro- sargento	Exerce vigilância, segurança e protecção dos edifícios aduaneiros do aeroporto, fiscaliza, controla e acompanha as mercadorias sujeitas à acção aduaneira. Controla e fiscaliza a saída de mercadorias que circulem lado terra/ar do aeroporto.
Entrevistado 6 José Silva Alferes	Diariamente há patrulhas empenhadas no controlo e vigilância de toda a área envolvente do aeródromo. Guarda procede a uma revista de segurança quer à bagagem quer aos indivíduos.

Todos os entrevistados referem que a GNR exerce patrulhamento e controlo de pessoas e bens, existindo uma nuance em relação ao entrevistado 4, o qual refere que o controlo de

peçoas e bens é feito por equipas compostas por um militar da GNR e um agente da PSP, no Lado Ar. Refere ainda que a GNR mantém permanentemente a segurança às instalações, devido ao facto de estas se tratarem de um aeroporto onde parqueiam aeronaves e autotanques de combustíveis. O entrevistado 5 refere que, devido à particularidade da subunidade em que está inserido (Posto Fiscal do aeroporto de Lisboa), a Guarda controla, fiscaliza e acompanha as mercadorias sujeitas à acção aduaneira.

• **Análise de conteúdo à questão n.º 2**

No quadro 5.2 apresenta-se a análise de conteúdo à questão n.º 2 – As acções realizadas são adequadas à segurança da infra-estrutura aeroportuária? Existe algo mais a melhorar?

Quadro 5.2 – Análise de resultados da questão n.º 2.

Entrevistados	Adequadas	Não Adequadas	Resposta
Entrevistado 1 Paulo Azevedo Capitão	X		Há sempre mais a fazer, por exemplo a prática de exercícios com incidentes tático-policiais.
Entrevistado 2 João Rodrigues Director Aeródromo	X		Uma presença mais assídua.
Entrevistado 3 António Baptista Director Aeródromo	X		Maior presença, no entanto o facto de se encontrar um pelotão do GIPS já incrementa mais segurança.
Entrevistado 4 José Candeias Tenente- Coronel	X		Reduzido número de exercícios, não tem contribuído para aperfeiçoar a coordenação com as várias entidades responsáveis pelo aeroporto, bem como a nível interno do comando territorial. Elaborar programa de Segurança do Aeroporto e o plano de contingência para incidentes policiais.
Entrevistado 5 Carlos Monteiro Primeiro- sargento	X		Também colaboram com as outras entidades, por exemplo se detectam alguém a tentar aceder a uma área para a qual não está autorizado, conduzem-no até à empresa de segurança encarregue de efectuar este tipo de controlo.
Entrevistado 6 José Silva Alferes	X		O facto de o GIPS estar presente no aeródromo aumenta o sentimento de segurança.

Quanto ao primeiro momento da questão, todos os entrevistados foram unânimes em admitir que as acções levadas a cabo pela GNR são adequadas para conferir segurança às instalações aeroportuárias. No que diz respeito ao segundo momento da questão, tanto o entrevistado 2 como o entrevistado 3 referem que uma maior presença da GNR neste tipo de infra-estruturas é fundamental, uma vez que se tratam de pontos críticos e a presença da Força de Segurança desmotiva quem tiver intenções de praticar ilícitos. No entanto, os entrevistados 3 e 6 fazem referência à presença do GIPS no aeródromo, que apesar de estar presente naquela infra-estrutura com outro tipo de missão, por si só já actua como dissuasor para quem intenciona cometer ilícitos.

• **Análise de conteúdo à questão n.º 3**

No quadro 5.3 apresenta-se a análise de conteúdo à questão n.º 3 – Os meios humanos e materiais à disposição são adequados à segurança deste tipo de instalações?

Quadro 5.3 – Análise de resultados da questão n.º 3.

Entrevistados	Adequado	Não Adequado	Respostas
Entrevistado 1 Paulo Azevedo Capitão		X	Os meios adequam-se à missão. Refere que por vezes devido à falta de efectivo especializado é complicado escalar os militares necessários para fazer o rastreio.
Entrevistado 2 João Rodrigues Director Aeródromo	X		Considera que sim.
Entrevistado 3 António Baptista Director Aeródromo	X		Considera que sim.
Entrevistado 4 José Candeias Tenente-Coronel		X	A não criação de uma Subunidade específica tem originado inconvenientes nas nomeações dos militares. Necessidade de adequação dos QO do Comando Territorial, ao apoio de tal Subunidade, quer na vertente Fiscal (apoio à DGAIEC) e na vertente SEPNA, quer no apoio com equipas de explosivos e Binómios/Explosivos, esta última está totalmente ausente dos QO desta Unidade.
Entrevistado 5 Carlos Monteiro Primeiro-sargento		X	Existem alturas em que há pontos de controlo que ficam desguarnecidos, devido à falta de efectivo. Idade também como factor de peso.
Entrevistado 6 José Silva Alferes		X	Há muitas dificuldades e prendem-se com a falta de efectivo especializado e viaturas.

No que concerne a esta questão, os entrevistados 2 e 3 consideram que os meios se adequam à missão, no entanto os entrevistados 1, 5 e 6 referem que a falta de efectivo especializado nesta área por vezes torna difícil a tarefa de escalar militares para executar o rastreio dos passageiros que vão efectuar os voos. O entrevistado 4 considera que os meios ainda não são os adequados à missão, pois a inexistência de uma subunidade específica para aquela missão tem originado inconvenientes na nomeação dos militares. Refere também a necessidade de adequação dos quadros orgânicos do comando territorial no apoio à tal subunidade, na vertente Fiscal, na vertente SEPNA, no apoio com equipas de inactivação de engenhos explosivos (EIEEX) e binómios com esta valência, uma vez que esta última está totalmente ausente dos quadros da Unidade.

• **Análise de conteúdo à questão n.º 4**

No quadro 5.4 apresenta-se a análise de conteúdo à questão n.º 4 – As relações existentes entre a Guarda e os restantes órgãos competentes no âmbito da segurança asseguram o cabal cumprimento da missão?

Quadro 5.4 – Análise de resultados da questão n.º 4.

Entrevistados	Respostas
Entrevistado 1 Paulo Azevedo Capitão	Sim. Tem existido uma óptima relação com o responsável do aeródromo (Director do Aeródromo). Ao apoio que é pedido por parte do aeródromo, a Guarda faz sempre um esforço para o dar. Colaboração no programa de segurança do aeródromo, bem como no plano de emergência.
Entrevistado 2 João Rodrigues Director Aeródromo	Pensa que sim pois o contributo dado pela GNR é o suficiente. Tem fornecido aquilo que é pedido, nomeadamente, controlo de mercadorias, passageiros, uso dos pórtilhos raio-X. Os planos de segurança e de emergência do aeródromo onde vem descrito o papel das entidades.
Entrevistado 3 António Baptista Director Aeródromo	Até ao momento nunca tiveram problemas de maior, nem situações que pusessem em prática os procedimentos previstos no programa de segurança do aeródromo, por isso e no decorrer do dia-a-dia considera que estas relações têm sido boas. Sempre que solicitam apoio à Guarda, esta apoia.
Entrevistado 4 José Candeias Tenente-Coronel	Realça a excelente colaboração que tem havido entre os Comandos de ambas as instituições (PSP e GNR), o que tem contribuído para a ausência de atritos e quezílias e para o bom funcionamento do Aeroporto, objectivo a preservar! No caso de Incidente seguir-se-á os procedimentos constantes no PCCCOFSS relativamente a estes casos, refere-se a necessidade de elaboração de um Plano de Contingência específico para este tipo de incidentes (para além do Programa de Segurança do Aeroporto), sendo certo que já existem contactos preparatórios entre o CTer Beja, CO/GNR e a UI/GNR.
Entrevistado 5 Carlos Monteiro Primeiro-sargento	Sim. É excelente. Desde que as pessoas estejam cientes das competências de cada um, o desenrolar da missão só tem de correr bem. Existe também o programa de segurança do aeroporto onde estão definidas algumas das nossas atribuições.
Entrevistado 6 José Silva Alferes	A colaboração entre as diversas entidades é muito boa.

Nesta questão todos os entrevistados responderam que sim. Inclusive os entrevistados 1,2, 3 e 6, referem que a colaboração é muito boa e que há sempre um esforço da GNR em aceder aos pedidos que são feitos por parte dos directores dos aeródromos e vice-versa. O entrevistado 4, realça a excelente colaboração existente entre os Comandos da PSP e GNR, o que tem contribuído para a ausência de atritos e permitido o bom funcionamento do Aeroporto. De referir ainda a alusão que os diversos entrevistados fazem ao programa de segurança do aeroporto/aeródromo, bem como aos planos de contingência, indicando que as funções de cada uma das entidades presentes nestas infra-estruturas estão bem definidas.

• **Análise de conteúdo à questão n.º 5**

No quadro 5.5 apresenta-se a análise de conteúdo à questão n.º 5 – A formação ministrada aos militares da GNR é adequada para garantir a segurança?

Quadro 5.5 – Análise de resultados da questão n.º 5.

Entrevistados	Adequada	Não Adequada	Respostas
Entrevistado 1 Paulo Azevedo Capitão.	X		Possuem formação para poder utilizar o pórtico raio-X, têm cursos de segurança aeroportuária ministrados pelo INAC para por exemplo saberem o que fazer quando aparecem objectos que não possam ser levados para a aeronave.
Entrevistado 2 João Rodrigues Director Aeródromo	X		Os militares têm a formação necessária para estas tarefas. Formação ministrada pelo INAC.
Entrevistado 3 António Baptista Director Aeródromo	X		Formação dos militares é a pedida. Sabem trabalhar nos pórticos raio-X e conhecem os procedimentos a adoptar em situações previstas no PNSAC.
Entrevistado 4 José Candeias Tenente-Coronel	X		A Guarda possui elementos com formação específica nesta área, nos níveis adequados e nas diversas categorias profissionais. Possui Oficiais Formadores em Segurança Aeroportuária. O Comando Territorial de Beja tem militares com formação especializada relativa a “Operadores de raio-X”.
Entrevistado 5 Carlos Monteiro Primeiro-sargento	X		Todos os militares que aqui estão colocados têm o curso de fiscal, e é isso que é pedido para cumprir as atribuições com eficácia. Ministrada uma acção de sensibilização de segurança da aviação civil por parte do INAC.
Entrevistado 6 José Silva Alferes	X		Possuem formação sobre revistas pessoais ministrada pela Guarda. Possuem formação de operadores de raio-X.

Os entrevistados consideram que a formação ministrada aos militares é a adequada ao desempenho das tarefas que lhes estão atribuídas. Todos os entrevistados referem que os militares possuem formação no âmbito da segurança aeroportuária, e referem também que lhes foi ministrada formação para poderem operar os pórticos raio-X. O entrevistado 4 refere ainda que a GNR já possui Oficiais formadores em Segurança Aeroportuária e que no caso de Beja já possuem elementos com formação específica nesta área, nos níveis adequados e nas diversas categorias profissionais.

• **Análise de conteúdo à questão n.º6**

No quadro 5.6 apresenta-se a análise de conteúdo à questão n.º 6 – Que aspectos devem ser melhorados na formação?

Quadro 5.6 – Análise de resultados da questão n.º 6.

Entrevistados	Respostas
Entrevistado 1 Paulo Azevedo Capitão	Deve ser alargada a todos os militares, pois existem alturas em que têm de enviar militares sem formação em segurança aeroportuária para fazer o rastreio, porque quem tem formação é transferido, ou vai para a reserva, ou vai de férias etc.
Entrevistado 2 João Rodrigues Director Aeródromo	A formação deve ser alargada e renovada, pois os procedimentos vão mudando e parece-lhe que a última formação ministrada já tem no mínimo três anos.
Entrevistado 3 António Baptista Director Aeródromo	A formação ministrada aos militares é a pedida no entanto deve existir uma reciclagem dos cursos ministrados aos militares neste âmbito, pois considera que esta é uma área muito específica havendo procedimentos que estão sempre a mudar.
Entrevistado 4 José Candeias Tenente-Coronel	Recrutamento e Selecção deverão recair essencialmente sobre voluntários, com motivação para esta Missão, privilegiando-se os mais jovens, para que a Guarda possa beneficiar por mais tempo, do investimento efectuado. A actualização dos conhecimentos deverá ser regular e contínua. A execução regular de exercícios Operacionais, quer no âmbito das Informações (de Segurança e/ou Policiais), quer no âmbito mais alargado dos Incidentes Tático-Policiais. Não se deverá descurar a presença e influência da Guarda junto das instituições com responsabilidades na matéria, nomeadamente no INAC
Entrevistado 5 Carlos Monteiro Primeiro-sargento	Continuar a ministrar cursos de Fiscal. Como não tem havido curso de Fiscal nos últimos anos o efectivo não tem sido renovado Acção de sensibilização, devia ser ministrada pela Guarda.
Entrevistado 6 José Silva Alferes	Devido à sensibilidade do serviço desempenhado, deve-se tentar direccionar a formação dos militares no sentido destes terem conhecimentos quer de técnicas quer de produtos mais utilizados para a confecção de explosivos improvisados. Mais formação específica em controlo de passageiros em trânsito em aeroportos e aeródromos.

Na resposta a esta questão todos os entrevistados são peremptórios em afirmar que a formação deve ser sempre actualizada. Os entrevistados 1 e 2 consideram que a formação deve também ser alargada a mais militares. O entrevistado 1 refere mesmo que ela deve ser alargada porque existem alturas em que são enviados militares sem formação, porque os que a têm, ou estão de férias, ou são transferidos, ou então transitam para a reserva. O entrevistado 4 refere que o recrutamento e selecção deverão recair sobre voluntários com motivação para este tipo de missão, privilegiando-se os mais jovens, para que a GNR possa beneficiar por mais tempo do investimento efectuado na formação. Expõe também que se devem realizar exercícios Operacionais com maior regularidade. O entrevistado 5 expõe que a GNR devia ter os seus próprios formadores em segurança aeroportuária e que os cursos de fiscal deviam continuar a ser ministrados. O entrevistado 6 explica que deve existir mais formação específica nesta área.

5.3. CONCLUSÕES DA ANÁLISE DAS ENTREVISTAS

Neste subcapítulo serão expostas as conclusões retiradas da análise das entrevistas.

A GNR efectua patrulhamento conferindo segurança externa e interna às plataformas aeroportuárias existentes na sua zona de acção. Efectua também o controlo de pessoas e bens, com a nuance de, no Aeroporto de Beja, este controlo ser efectuado por um agente da PSP acompanhado por um militar da GNR. Nos postos fiscais, exerce acções de carácter aduaneiro, ou seja, exerce vigilância, segurança e protecção dos edifícios aduaneiros do aeroporto, fiscaliza, controla e acompanha as mercadorias sujeitas à acção aduaneira, podendo colaborar na segurança aeroportuária. De uma forma geral os entrevistados consideram que as acções efectuadas são as adequadas

Quanto aos meios humanos, existe uma notória concordância no que à falta de efectivo especializado nesta área diz respeito. Os meios materiais são considerados inadequados, existindo uma referência clara à falta de viaturas. Em relação ao Aeroporto de Beja, as carências reportam-se mais à inexistência de uma subunidade aeroportuária, o que dificulta o escalamento dos militares e à necessidade de adequação dos quadros orgânicos de CTer para apoio a esta subunidade, quer no apoio Fiscal, SEPNA, EIEEX e de binómios na vertente de explosivos.

Considerando as relações de cooperação existentes, todos os entrevistados são peremptórios em afirmar que estas são excelentes e que devido a esse facto, o cabal cumprimento da missão de segurança às instalações está assegurado.

A formação ministrada aos militares que exercem estas funções é a adequada, pois possuem a formação solicitada para puderem exercer as funções que lhes estão cometidas. No entanto, ainda há um longo caminho a percorrer nesta área. No caso das subunidades que promovem a segurança nos aeródromos de Bragança e Vila Real, as falhas residem no facto da formação ministrada não ter sido estendida a todo o efectivo e à falta de actualização da mesma. Refira-se também que o recrutamento e selecção de militares para a execução deste tipo de missão, deve recair sobre os mais jovens, para que se possa tirar mais dividendos da formação ministrada, dado que esta é dispendiosa e morosa. A actualização destes conteúdos deve ser bastante regular, pois esta é uma área bastante sensível no contexto internacional, o que origina um constante actualizar de procedimentos e normas, quer nacionais, quer internacionais. É notória a referência à execução regular de exercícios Operacionais, no âmbito das Informações e no âmbito mais alargado dos Incidentes Tático-Policiais, pois em muito contribuirá para manter elevados níveis de capacidade de resposta e resolução dos mesmos. Na área fiscal, a principal lacuna reside no facto dos cursos de Fiscal terem deixado de ser ministrados, o que não tem permitido a renovação do efectivo.

5.4. ANÁLISE DOS INQUÉRITOS

5.4.1. CARACTERIZAÇÃO DOS INQUIRIDOS

A população inquirida é constituída por 30 elementos com funções de comando nos Destacamentos Territoriais e Postos Territoriais que possuem infra-estruturas aeroportuárias nas suas áreas de responsabilidade, sendo 3 do sexo feminino e 27 do sexo masculino, conforme o Gráfico 5.1. A sua maioria situa-se entre os 30 e 34 anos de idade, conforme aponta o Gráfico 5.2.

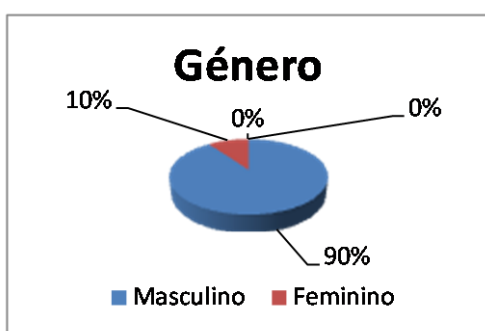


Gráfico 5.1: Género dos inquiridos.

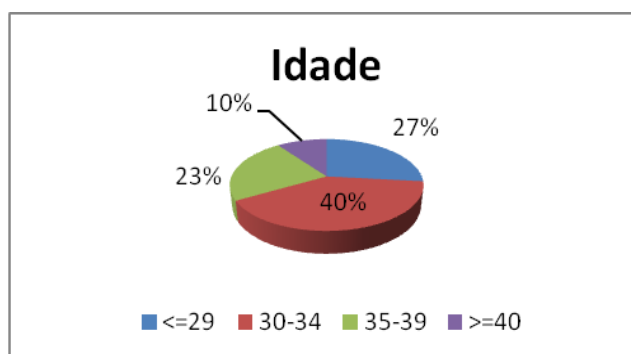


Gráfico 5.2: Idade dos Inquiridos

A população divide-se entre 8 Capitães, 4 Tenentes, 1 Alferes, 3 Sargentos-chefes, 11 Primeiros-sargentos e 3 Segundos-sargentos, conforme se verifica no gráfico 5.3, o que dá um total de 13 Comandantes de Destacamento e 17 Comandantes de Posto, tal como se pode constatar no gráfico 5.4.

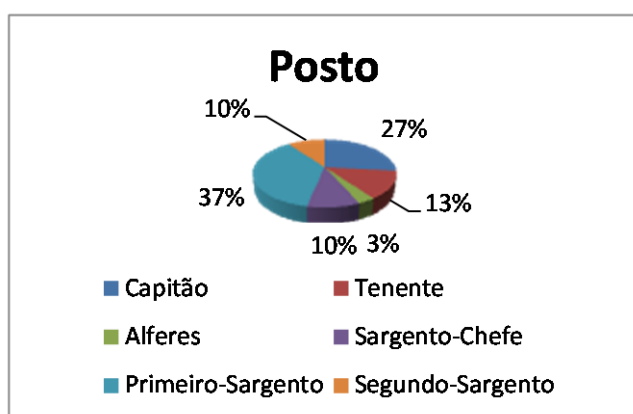


Gráfico 5.3: Posto dos Inquiridos.

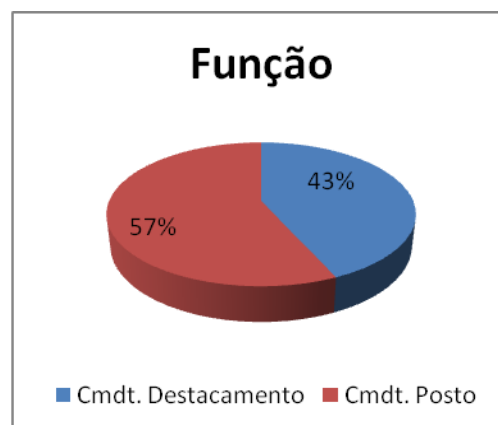


Gráfico 5.4: Função dos Inquiridos.

5.4.2. ANÁLISE DOS RESULTADOS DAS RESPOSTAS DOS INQUIRIDOS

Foi efectuado o teste Alfa de Cronbach, com recurso ao software estatístico *SPSS 17.0 for Windows*, a fim de verificar a consistência das 14 questões fechadas, tendo o total das 14 variáveis apresentado um valor de 0,611, este valor indica que o grau de fiabilidade dos inquéritos é aceitável, pois a escala Alfa de Cronbach indica que até 0,6 é inaceitável (Pestana e Gageiro, 2003). Para a resposta às questões do inquérito, utilizou-se uma escala de 1 a 7 em que são representados os seguintes níveis: 1 – (DT) Discordo Totalmente; 2 – (DM) Discordo Muito; 3 – (D) Discordo; 4 – (NCND) Nem Concordo, Nem Discordo; 5 – (C) Concordo; 6 – (CM) Concordo Muito; 7 – (CT) Concordo Totalmente.

A Tabela 5.1 apresenta os resultados relativos à análise dos valores de estatística descritiva. De referir que a média corresponde ao nível da escala, para o qual as respostas tenderam. A moda indica, qual o nível que foi mais vezes respondido. A mediana de um grupo de dados ordenados separa a metade inferior da amostra, população ou distribuição de probabilidade, da metade superior ou seja metade da população terá valores inferiores ou iguais à mediana a outra metade da população terá valores superiores ou iguais à mediana. O desvio padrão indica a dispersão das respostas, medindo a variabilidade dos valores à volta da média. O máximo (Máx.) indica o nível máximo que foi respondido em cada afirmação e o mínimo (Mín.) indica o contrário.

Em seguida, o Gráfico 5.5 apresenta média das respostas a sete níveis em ordem decrescente, comparando individualmente a média de cada resposta com o valor médio de todas as respostas. O Apêndice B.3 inclui os dados relativos à análise detalhada do resultado das respostas dos inquiridos, nomeadamente a frequência e percentagem das respostas às questões fechadas do inquérito.

Tabela 5.1: Valores de estatística descritiva

Afirmações	Média	Desvio Padrão	Moda	Mediana	Máx.	Min.
1.Considero que as acções que a GNR desenvolve contribuem para assegurar a segurança da infra-estrutura aeroportuária da zona de acção.	5,30	0,837	5	5	7	3
2. Considero no entanto que haveria mais tarefas a executar para garantir a segurança das infra-estruturas.	5,10	0,759	5	5	7	3
3.Considero que disponho de militares suficientes e com a formação necessária para assegurar esta missão.	3,50	1,383	3	3	7	1
4.Considero que a formação ministrada no âmbito da segurança da aviação civil ainda é muito incipiente.	4,67	1,213	5	5	2	6
5.Considero que o efectivo à disposição garante de forma cabal a segurança á infra-estrutura aeroportuária.	3,83	1,234	3	3,5	6	1
6.Considero que a Guarda dispõe dos meios adequados para garantir a segurança á infra-estrutura aeroportuária da zona.	3,93	1,285	3	4	7	2
7.Tenho conhecimento do modelo/plano de intervenção existente na infra-estrutura aeroportuária em caso de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil.	4,13	1,358	5	5	6	1
8.Tenho conhecimento das missões atribuídas á Guarda pelo Plano Nacional de Segurança da Aviação Civil.	3,93	1,283	5	4	6	1
9.Considero que a Guarda está preparada para assumir a segurança dos novos aeroportos de Beja e de Lisboa.	5,27	1,856	7	6	7	1
10.Considero que as relações de cooperação estabelecidas entre a Guarda e as demais entidades competentes neste âmbito asseguram a segurança da infra-estrutura aeroportuária.	4,93	1,081	5	5	7	2
11.Considero que o controlo das pessoas que utilizam a infra-estrutura devia ser feito pela Guarda.	4,50	1,592	5	5	7	1
12.Segundo um artigo do Jornal i "o calcanhar de Aquiles de Portugal na luta contra o tráfico de droga aéreo reside nos vários aeródromos e pequenas pistas espalhadas pelo país". Considero que a infra-estrutura aeroportuária da minha zona de acção se enquadra nesta afirmação.	3,40	1,453	3	3	7	1
13.Considero que a infra-estrutura aeroportuária da zona é segura.	5,20	1,126	5	5	7	2
14.Considero pertinente o emprego dos militares na segurança da infra-estrutura aeroportuária da zona.	5,37	0,809	5	5	4	7
	4,50	1,234	4,6	4,5		

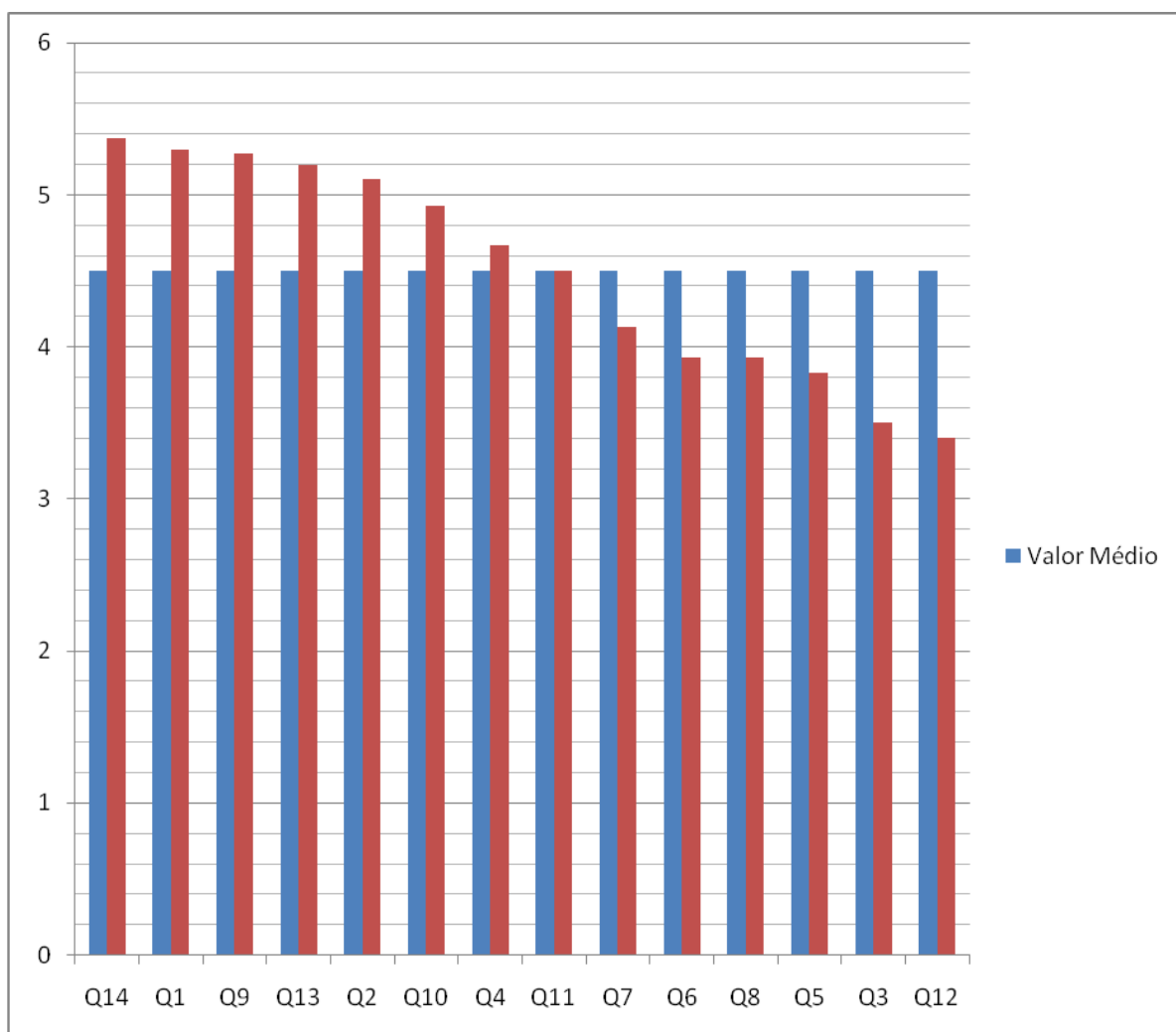


Gráfico 5.5: Média das respostas ao inquérito nos sete níveis.

Relativamente à afirmação 1 – **Considero que as acções que a GNR desenvolve contribuem para assegurar a segurança da infra-estrutura aeroportuária da zona de acção**, 16 dos inquiridos responderam C (53,3%) e 11 elementos responderam CM (36,7%), o que perfaz um total de 90%. O desvio padrão foi baixo ($s=0,837$), e as opiniões contrárias situaram-se na ordem dos 6,7%, sendo que a média das respostas foi de ($x_m=5,30$), situando-se em C.

No que respeita à afirmação 2 – **Considero no entanto que haveria mais tarefas a executar para garantir a segurança das infra-estruturas**, 19 dos inquiridos responderam C (63,3%) e 6 responderam CM (20%), perfazendo um total de 83,3%. Apenas 3,3% dos inquiridos discordaram, apresentado a afirmação um desvio padrão mais baixo ($s=0,759$) e uma média igual à pergunta anterior ($x_m=5,10$), ficando a situar-se em C.

Quanto à afirmação 3 – **Considero que disponho de militares suficientes e com a formação necessária para assegurar esta missão**, 16 dos inquiridos responderam D (53,3%) e 4 responderam DM (13,3) perfazendo um total de 66,6%. Existiu no entanto uma

concordância de 26,7% por parte dos inquiridos, levando a um desvio padrão elevado ($s=1,383$) e uma média ($x_M=3,50$), situando-se NCND.

Relativamente à afirmação 4 – **Considero que a formação ministrada no âmbito da segurança da aviação civil ainda é muito incipiente**, 10 dos inquiridos responderam C (33,3%) e 9 responderam CM (30%), perfazendo um total de 63,3%. No entanto houve uma discordância de 23,3%, levando a um desvio padrão mais baixo que o da questão anterior ($s=1,213$) e a uma média ($x_M=4,67$), situando-se em C.

Considerando a afirmação 5 – **Considero que o efectivo à disposição garante de forma cabal a segurança á infra-estrutura aeroportuária**, 13 dos inquiridos responderam D (43,3%), enquanto outros dois inquiridos responderam DM e DT, perfazendo 6,7% o que levou a uma soma de 50%. Contudo houve uma concordância dos inquiridos de 33,3% com a afirmação e 16,7% responderam NCND, levando a um desvio padrão de ($s=1,234$) e a uma média de ($x_M=3,83$), tendendo para um NCND.

À afirmação 6 – **Considero que a Guarda dispõe dos meios adequados para garantir a segurança à infra-estrutura aeroportuária da zona**, 11 dos inquiridos responderam D (36,7%) e 3 responderam DT (10%) perfazendo um total de 46,7%, no entanto voltou a haver uma concordância elevada por parte dos inquiridos para com a afirmação (36,7%) e 16,7% responderam NCND. O desvio padrão voltou a ser elevado ($S=1,285$) e a média situou-se em ($x_m=3,93$), isto é, em NCND, o que indica uma forte contradição de opiniões por parte dos inquiridos.

Analisando a afirmação 7 – **Tenho conhecimento do modelo/plano de intervenção existente na infra-estrutura aeroportuária em caso de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil**, 16 dos inquiridos responderam C (53,3%) e 2 responderam CM (6,7%) perfazendo um total de 60%. Porém existiu uma discordância de 36,7%, o que perfaz um desvio padrão elevado ($s=1,358$) e uma média ($x_m=4,13$) situando-se em NCND.

Em relação à afirmação 8 – **Tenho conhecimento das missões atribuídas à Guarda pelo Plano Nacional de Segurança da Aviação Civil**, 12 dos inquiridos responderam C (40%) e 11 responderam D (36,7%), existindo mais uma vez, uma forte contradição de opiniões, o que leva a um desvio padrão elevado ($s=1,285$) e uma média ($x_m=3,93$), localizando-se em NCND.

Quanto à afirmação 9 – **Considero que a Guarda está preparada para assumir a segurança dos novos aeroportos de Beja e de Lisboa**, 10 dos inquiridos responderam CT (33,3%), 7 responderam C (23,3%) e 6 responderam CM (20%) perfazendo um total de 76,6%. Existiu no entanto uma discordância de 16,7%, levando a um desvio padrão muito elevado ($s=1,856$) e a uma média ($x_m=5,27$), situando-se em C.

No que respeita á afirmação 10 – **Considero que as relações de cooperação estabelecidas entre a Guarda e as demais entidades competentes neste âmbito asseguram a segurança da infra-estrutura aeroportuária**, 13 dos inquiridos responderam C (43,3%), 6 responderam CM (20%) e 2 responderam CT (6,7%), levando a uma soma de

70%. A discordância situou-se em 6,6%, levando a um desvio padrão mais baixo que a anterior ($s=1,081$) e a uma média ($x_m=4,93$), situando-se em C.

Quanto à afirmação 11 – **Considero que o controlo das pessoas que utilizam a infra-estrutura devia ser feito pela Guarda**, houve uma concordância de 56,6% enquanto 23,3% responderam NCND. Nesta afirmação houve uma discordância de 20%, levando a um desvio padrão muito elevado ($s=1,592$) e a uma média ($x_m=4,50$), localizando-se em C.

Passando à afirmação 12 – **Segundo um artigo do Jornal i “o calcanhar de Aquiles de Portugal na luta contra o tráfego de droga aéreo reside nos vários aeródromos e pequenas pistas espalhadas pelo país”. Considero que a infra-estrutura aeroportuária da minha zona de acção se enquadra nesta afirmação**, 14 dos inquiridos responderam D (46,7%), 3 responderam DM (10%) e outros 3 responderam DT (10%), perfazendo um total de 66,7%. Houve uma concordância de 26,6%, levando a um desvio padrão elevado ($s=1,453$) e a uma média ($x_m=3,40$), localizando-se em D.

Analisando a afirmação 13 – **Considero que a infra-estrutura aeroportuária da zona é segura**, 12 dos inquiridos responderam C (43,3%), 7 responderam CM (23,3%) e 4 responderam CT (13,3%) consumando um total de 79,9%. Apenas 3,3% discordaram, levando a um desvio padrão mais baixo que na afirmação anterior ($s=1,126$) e a uma média ($x_m=5,20$) situando-se em C.

Por fim e analisando a afirmação 14 – **Considero pertinente o emprego dos militares na segurança da infra-estrutura aeroportuária da zona**, 16 inquiridos responderam C (53,3%), 8 responderam CM (26,7%) e 3 responderam CT (10%) perfazendo um total de 90%. Apenas 10% responderam NCND levando a um desvio padrão baixo ($s=0,809$) e a uma média ($x_m=5,37$), localizando-se em C.

5.5. CONCLUSÕES DA ANÁLISE DOS INQUÉRITOS

Interessa agora fazer uma análise de um ponto de vista mais abrangente aos questionários. Para isso, deve-se ter em atenção o Gráfico 5.5 e a Tabela 5.1 que apresentam uma síntese de toda a análise estatística. A resposta à afirmação número 14 apresenta-se com a média mais elevada ($x_m=5,37$), seguida da afirmação 1 ($x_m=5,30$), da afirmação 9 ($x_m=5,27$), da afirmação 13 ($x_m=5,20$) e da afirmação 2 ($x_m=5,10$), sendo estas 5 afirmações, as únicas com média superior a 5, ou seja, nas respostas a estas afirmações os inquiridos concordaram com as mesmas. Como tal, pode-se depreender que os inquiridos consideram **pertinente o emprego dos militares na segurança da infra-estrutura aeroportuária da zona de acção**, consideram que **as acções que a GNR desenvolve contribuem para assegurar a segurança da infra-estrutura aeroportuária da zona de acção**, pensam que **a Guarda está preparada para assumir a segurança dos novos aeroportos de Beja e de Lisboa**, ponderam que **a infra-estrutura aeroportuária da zona é segura** e por fim, consideram que **no entanto haveria mais tarefas a executar para garantir a segurança das infra-estruturas**. Com valores muito próximos de 5 aparecem as afirmações 10 e 4, o que quer dizer que, **as relações de cooperação estabelecidas entre a Guarda e as**

demais entidades competentes neste âmbito asseguram a segurança da infraestrutura aeroportuária e que a formação ministrada no âmbito da segurança da aviação civil ainda é muito incipiente. Com valores intermédios aparecem-nos as afirmações número 11, 8, 7, 6, situando-se no NCND. As afirmações número 12, 5 e 3 apresentam as médias mais baixas, o que nos leva a depreender, que os inquiridos discordam **que a infra-estrutura aeroportuária da sua zona de acção seja susceptível de possibilitar o tráfico de droga aéreo**, e que podem existir **carências quanto ao facto de os comandantes de destacamento/posto disporem de militares suficientes e com a formação necessária para assegurar esta missão e de o efectivo à disposição garantir de forma cabal a segurança á infra-estrutura aeroportuária**. O valor médio das respostas deste inquérito foi de ($x_m=4,50$) situando-se em C, e o desvio padrão foi um pouco alto ($s=1,234$), talvez devido às duas subclasses da amostra (Comandantes de Destacamento e Comandantes de Posto). A moda tem um valor médio de 4,6 e a mediana de 4,5.

CAPÍTULO 6

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

6.1. INTRODUÇÃO

O principal objectivo do TIA é descrever a actuação da GNR no âmbito da segurança aeroportuária. Numa fase inicial e com vista a facilitar a compreensão do trabalho, apresentou-se uma análise da segurança aeroportuária em Portugal, seguida da análise da participação da Guarda. Concluída a parte teórica, foi efectuada uma parte prática onde é desenvolvido todo o trabalho de campo realizado. Após a conclusão do trabalho de campo, procedeu-se à análise e discussão dos resultados obtidos, de modo a que se possam validar ou refutar as hipóteses formuladas na Introdução. Neste capítulo, vai-se proceder à verificação das hipóteses formuladas. Posteriormente, apresentar-se-á as conclusões finais e finalmente as limitações encontradas no trabalho.

6.2. VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES

No começo da investigação foram formuladas várias hipóteses às quais se procura comprovar, recorrendo à análise documental efectuada.

Em relação à primeira hipótese, **“As entidades que fazem segurança aeroportuária em Portugal actuam de forma enquadrada e articulada”**, pode-se afirmar, depois da análise feita no subcapítulo 2.4. e 2.5, que esta é válida, pois existe o Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil previsto no PNSAC que define as várias atribuições cometidas às diferentes entidades com competência nesta matéria. As respostas à questão quatro das entrevistas também apoiam esta hipótese.

Quanto à segunda hipótese, **“A intervenção é desenvolvida segundo um plano de intervenção existente e previsto”**, conclui-se com base no subcapítulo 2.4 que esta se verifica. Neste subcapítulo vêm descritos os vários procedimentos a efectuar, tendo em vista uma intervenção eficaz. Verifica-se também que além destes procedimentos (previstos no PNSAC), a intervenção será também executada tendo em vista o disposto no Plano de Coordenação, Controlo e Comando Operacional das Forças e Serviços de Segurança, no Programa de Segurança do Aeroporto/Aeródromo e no Plano de Contingência específico para aquele tipo de interferência ilegal. Uma vez mais as respostas à questão quatro das entrevistas fundamentam também esta hipótese, bem como as respostas à afirmação 7 dos inquéritos que apesar de terem dado um resultado NCND, a moda indica o C como o mais respondido.

Passando à terceira hipótese levantada, **“A Guarda desenvolve acções que contribuem para a segurança das infra-estruturas aeroportuárias em Portugal”**, foi totalmente validada pelos dois instrumentos utilizados. As respostas à questão número um foram todas afirmativas, e em resposta à questão número dois os entrevistados consideraram que as

acções eram as adequadas à protecção das infra-estruturas, mas que no entanto há sempre mais a fazer. Quanto aos questionários, também não existe margem para qualquer dúvida pois a média ($x_m=5,30$), confirma que nas infra-estruturas aeroportuárias espalhadas pela sua zona de acção, a Guarda tem levado a cabo acções para garantir a sua segurança.

Quanto à quarta hipótese levantada, **“A formação ministrada aos militares no que diz respeito à segurança aeroportuária é adequada”**, esta foi refutada pelas entrevistas, já que todos os entrevistados responderam que os militares a desempenhar funções neste âmbito possuem formação, considerando no entanto que a formação devia ser alargada a mais militares e devia também ser alvo de reciclagens mais frequentes. Em relação aos questionários, também refutam a hipótese, uma vez que analisando as afirmações três e quatro, estas apresentam médias ($x_m=3,50$) e ($x_m=4,67$), indicando que a formação existe, mas que no entanto, ainda tem muitas debilidades.

No que respeita à quinta hipótese, **“O efectivo humano e material é o suficiente para a realização da missão de segurança aeroportuária”**, foi refutada pelas repostas à questão três, uma vez que 66,7% dos entrevistados referem que não dispõem dos meios adequados para assegurar a segurança. Os inquéritos, não foram muito conclusivos, mas no entanto indicam que existem carências pois a resposta às afirmações 5 e 6 indicam uma média ($x_m=3,83$) e ($x_m=3,93$) respectivamente, atingindo um 4 (NCND), o que parece indicar que os meios não são os ideais, mas que no entanto parecem conseguir garantir a missão.

Por fim e quanto à sexta hipótese, **“As infra-estruturas aeroportuárias à responsabilidade da GNR carecem de segurança”**, foi refutada pela questão 2 das entrevistas, uma vez que os entrevistados consideram que as acções levadas a cabo pela guarda garantem a segurança. Os inquéritos também refutam a hipótese, uma vez que as respostas às afirmações 12 ($x_m=3,40$) e 13 ($x_m=5,20$), mostram que as estruturas que se situam na zona de acção dos inquiridos não são utilizadas para tráfico de droga com recurso à via aérea, e são zonas seguras.

6.3. CUMPRIMENTO DOS OBJECTIVOS

No Início do presente trabalho foram estabelecidos objectivos a que o autor se propôs alcançar. A finalidade deste subcapítulo é perceber se os mesmos foram alcançados.

Quanto ao primeiro objectivo, **“analisar quais as entidades responsáveis pela segurança aeroportuária em Portugal”**, pode-se afirmar que este objectivo foi alcançado, por intermédio do trabalho desenvolvido, nomeadamente no segundo capítulo do trabalho, permitindo ficar a conhecer quais as entidades responsáveis por dar cumprimento a este tipo de missão.

No segundo objectivo, **“perceber se existe algum sistema que enquadre as diversas entidades com responsabilidade na segurança aeroportuária”**, mais uma vez foi atingido, por intermédio da análise bibliográfica desenvolvida e explicada na parte teórica do trabalho, que permitiu concluir que esse sistema existe e dá pelo nome de Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil.

Fazendo a análise ao terceiro objectivo, **“perceber se existe algum plano de intervenção em caso de interferência ilegal contra a aviação civil”**, concluiu-se que foi atingido, tanto através dos instrumentos utilizados na parte prática, assim como do trabalho desenvolvido na parte teórica. Percebeu-se que a actuação é desenvolvida conforme o disposto no Plano Nacional de Segurança da Aviação Civil, complementado pelo programa de segurança dos aeroportos/aeródromos e pelo plano de contingência específico para a situação em causa. Em relação ao quarto objectivo, **“perceber se Guarda participa neste tipo de missão”**, pode-se igualmente concluir que este objectivo foi atingido, através das entrevistas bem como dos inquéritos, na medida em que foi possível ficar a conhecer quais as missões que a Guarda desempenha neste âmbito.

Passando ao quinto objectivo, **“perceber se a Guarda ministra/recebe formação no âmbito da segurança aeroportuária”**, é fácil perceber que este objectivo também foi atingido pelo trabalho de campo desenvolvido, ficando-se a perceber que a Guarda começou a dar formação neste âmbito durante o ano de 2011, tendo em vista o aeroporto de Beja. Até esse momento a formação era ministrada pelo INAC. No entanto, no que diz respeito aos operadores de raio-X, a formação continua a ser ministrada por empresas certificadas pelo INAC, uma vez que GNR não dispõe de formadores certificados nesta área.

6.4. RESPOSTA À PERGUNTA DE PARTIDA E ÀS PERGUNTAS DERIVADAS

Importa agora responder às perguntas derivadas bem como à pergunta de partida que se constituiu como o grande factor impulsionador da investigação.

Respondendo à primeira pergunta derivada, **“Que acções desenvolve a GNR no âmbito da segurança às infra-estruturas aeroportuárias?”** como foi constatado na validação das hipóteses dois e três, a GNR desenvolve acções neste âmbito e através da análise da primeira pergunta das entrevistas foi possível concluir que a GNR desenvolve um vasto leque de acções, designadamente, o patrulhamento, o controlo de pessoas e bens, o controlo, a fiscalização e a vigilância de mercadorias (postos fiscais), passando pela elaboração dos programas de segurança dos aeroportos/aeródromos cuja missão de segurança está atribuída à GNR. No caso do aeroporto de Beja a GNR ainda mantém a segurança às instalações de forma permanente.

Atendendo à segunda pergunta, **“As acções que a GNR desenvolve são adequadas para assegurar a segurança?”** pode-se concluir pelo trabalho de campo efectuado que as acções acima descritas são as adequadas tendo em conta as infra-estruturas em questão. No entanto também consideram que há sempre mais a fazer como por exemplo a execução de exercícios tático-policiais tendo em vista a agilização da cooperação e coordenação entre as várias entidades. A validação da hipótese três, bem como o facto de a hipótese seis ter sido refutada também leva a constatar que as acções desenvolvidas pela GNR são adequadas e asseguram a segurança das infra-estruturas.

Em relação à terceira pergunta, **“A formação ministrada aos militares da GNR é adequada para garantir a segurança?”** o facto de a hipótese 4 ter sido refutada, indica que existe formação neste âmbito. Esta ideia é suportada pelas respostas dos entrevistados e ganha ainda mais força pois todos eles consideram que os militares possuem a formação necessária para poder desempenhar este tipo de funções. Os dados obtidos dos inquéritos também suportam esta linha de pensamento.

Quanto à quarta pergunta, **“Quais os aspectos a melhorar na formação?”** a hipótese quatro ao ter sido refutada confirma que existe formação, mas também se conclui (pela análise dos resultados das entrevistas e dos inquéritos) que esta deve ser estendida a todo o efectivo da subunidade que prossegue esta missão (Bragança, Vila Real, Beja), uma vez que a transição para a reserva e as transferências dos militares que possuem formação leva a que a nomeação de militares para este tipo de funções se transforme num problema. É também defendida a ideia de que a formação deve ser reciclada de forma regular, bem como a ideia de que se deve recrutar militares jovens para este tipo de funções, uma vez que a formação é morosa e dispendiosa. No caso dos Postos Fiscais defende-se que os Cursos de Fiscal devem reabrir, uma vez que o facto de estes não terem sido ministrados nos últimos anos impossibilitou a renovação do efectivo.

No que concerne à quinta pergunta, **“As relações existentes entre a Guarda e as restantes entidades competentes no âmbito da segurança aeroportuária, asseguram a segurança das instalações?”** tanto a análise das respostas às entrevistas, bem como a análise dos dados retirados dos inquéritos, demonstram que as relações estabelecidas entre os vários órgãos são de muito bom nível, e que devido a esse facto a missão de assegurar a protecção das instalações é ainda mais eficaz. Toda esta justificação ganha ainda mais força com o facto de as hipóteses um e dois terem sido validadas, o que indica que as relações se estabelecem segundo a legislação e os modelos/planos existentes.

Em relação à sexta questão, **“A GNR possui meios humanos e materiais adequados para assegurar a segurança das infra-estruturas?”** partindo da análise das entrevistas conclui-se que existem carências neste domínio, tanto nos aeródromos, no aeroporto de Beja, assim como nos postos fiscais. Os dados retirados dos inquéritos foram inconclusivos, pois as opiniões divergiram muito. O facto de a hipótese cinco ter sido refutada indica que os meios humanos e materiais que a GNR dispõe são insuficientes para assegurar a protecção das infra-estruturas.

Por fim e respondendo à pergunta de partida, **“A Guarda desenvolve uma acção adequada na segurança das infra-estruturas aeroportuárias da sua zona de acção?”** pode afirmar-se que sim. Analisando as respostas às questões derivadas, ficou subjacente que a GNR, apesar das carências a nível de meios materiais e humanos, bem como a nível da formação, todos os dias leva a cabo acções adequadas à protecção destas infra-estruturas. Fazendo a análise das respostas dos entrevistados e dos inquiridos, também se conclui que existe um grande contributo por parte da Guarda neste âmbito, permitindo a prevenção e repressão de acções que comprometem a segurança deste tipo de instalações.

6.5. REFLEXÕES FINAIS

Do estudo realizado, pode-se então considerar que esta é uma matéria de grande importância para a Guarda, uma vez que o novo Aeroporto de Lisboa irá ser construído na sua área de responsabilidade. O facto do novo Aeroporto de Beja ter sido atribuído à responsabilidade da GNR constitui, por si só, um bom prenúncio em relação à atribuição do novo Aeroporto de Lisboa. Existe no entanto um longo caminho a percorrer, tanto no que diz respeito à formação, bem como à aquisição de experiência neste tipo de missão, e é neste campo que o Aeroporto de Beja poderá vir a ser fulcral para a GNR, pois a partir dele, a GNR poderá retirar um conjunto de competências que lhe permitirão aumentar a importância institucional junto da Autoridade Aeronáutica Nacional.

Pode-se considerar que a acção da GNR tem sido de grande importância, tanto através dos seus postos fiscais localizados nos aeroportos, que têm permitido o controlo das mercadorias que chegam, bem como nos aeródromos espalhados pelo país, e que muitas vezes se encontram isolados. A acção da GNR, quer através de patrulhamentos, ou mesmo da colocação de pelotões GIPS nessas infra-estruturas, tem contribuído muito para a prevenção de actos ilícitos.

Posto isto, pode-se afirmar que a GNR tem desenvolvido uma acção adequada na segurança deste tipo de infra-estruturas. Existe alguma inadequação, nos meios, nomeadamente no efectivo, que muitas vezes torna difícil a nomeação de militares formados para o desempenho destas funções. No caso de Beja verifica-se que a falta de criação de uma subunidade específica para esta valência e a falta de adequação dos quadros orgânicos do CTer para apoiar esta subunidade, nomeadamente com equipas de fiscal, SEPNA e EIEEX, se constituem como o principal problema a ultrapassar. No que aos meios materiais respeita, a lacuna principal centra-se na falta de viaturas. A formação é também um factor importante e que recentemente (devido à atribuição do Aeroporto de Beja), tem-se constituído como um foco de preocupação para o Comando da GNR, uma vez que no mês de Maio de 2011 a Guarda elaborou o primeiro programa de formação em Segurança da Aviação Civil a ser ministrado aos militares e de forma interna. Este tipo de formação foi ministrado aos militares da GNR, pelo INAC, entre 2004 e 2007.

No entanto e apesar destas lacunas, a cooperação que se estabelece entre os vários órgãos com competência nesta matéria tem permitido uma capacidade de resposta eficaz.

6.6. RECOMENDAÇÕES

Feita a análise das conclusões deste trabalho surge o momento de efectuar algumas recomendações. Dessa forma, recomenda-se que haja uma aposta na adequação dos meios, com vista a otimizar a prossecução dos objectivos atribuídos à GNR, designadamente no Aeroporto de Beja. Da mesma forma, também se recomenda um investimento contínuo na formação dos militares, nomeadamente àqueles que no âmbito dos CTer, desempenham funções no sector da segurança de aeroportos e aeródromos, uma vez que esta é condição imprescindível, para que a qualidade do serviço prestado obtenha

elevados patamares de rendimento. Como tal os militares colocados neste tipo de serviço, deveriam ficar afectos a uma especialidade, que lhes obrigasse a um determinado tempo de inamovibilidade, permitindo rentabilizar o investimento feito na formação destes quadros.

Considera-se também que a preocupação em manter e estabelecer relações de cooperação com as diversas entidades competentes na área da segurança da aviação civil, é um factor importante para rentabilizar a acção da GNR neste domínio. Neste âmbito surge também uma última recomendação, que talvez seja a mais importante, que diz respeito à predisposição da GNR em aumentar a sua importância institucional junto do INAC, uma vez que neste domínio, e analisando os RASI de 2009 e 2010, constata-se que se têm estabelecidos acordos de cooperação entre a PSP e o INAC, no sentido de dar maior eficiência ao Sistema de Autoridade Aeronáutica, deixando a GNR de fora.

6.7. LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO

Durante a realização do TIA encontrou-se algumas limitações, que condicionaram o desenrolar do mesmo. A grande limitação encontrada foi o número reduzido de páginas definido para a execução do Trabalho de investigação. A escassez de fontes diversificadas e o facto de grande parte das fontes disponíveis estar classificada como confidencial tornou-se de igual forma um grande impedimento à realização do TIA. O reduzido número de horas de formação em metodologia de investigação das ciências sociais, presentes no plano curricular do curso (apenas como seminário), revelou-se uma grande limitação, uma vez que levou o autor a ter que procurar conhecimentos sobre a metodologia de um trabalho de investigação, limitando o tempo dedicado em exclusivo ao conteúdo do trabalho.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1 - BIBLIOGRAFIA

- Academia Militar (2008). *Orientações para a redacção de trabalhos*. Lisboa: Academia Militar.
- Aerovip (2009). *Plano de Emergência Para o Aeródromo de Bragança.Bragança. Aerovip*.
- Alves, A. C. (2008). *Em Busca de uma Sociologia de Polícia*. Lisboa: Edição da Revista da GNR.
- Guerra, I. (2006). *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo: Sentidos e formas de uso*. Estoril: Principia Editor.
- INAC (2005). *Programa Nacional de Formação e Treino de Segurança da Aviação CIVIL*. Lisboa: INAC.
- INAC (2009). *Aeródromos e Heliportos Cívís*. Lisboa. INAC.
- INAC (2009). *Sebenta Acção de Sensibilização de Segurança da Aviação Civil*. Lisboa. INAC.
- Judy Pearsall, P. H. (2001). *The New Oxford Dictionary*. Oxford: Oxford University Press.
- Lopes, Tiago Lourenço (2009). *Os Açores e a Guarda Nacional Republicana*, Revista Pela Lei e Pela Grei, Janeiro – Março, pp.50-60.
- MAI (2010). *Relatório Anual de Segurança Interna*. Lisboa: Ministério da Administração Interna.
- Manual de Aeródromo* (2006). Mogadouro. s.e.
- Pestana, M. H. & Gageiro, J.N. (2003) *Análise de Dados para Ciências Sociais: A Complementaridade do SPSS*. 3ª edição. Edições Silabo. Lda. Lisboa.
- Programa de Segurança do Aeródromo de Évora* (2004). Évora. s.e.
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. V. (2005). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.

Sarmiento, M. (2008) *Guia Prático sobre a Metodologia Científica para a Elaboração, escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, dissertações de mestrado e trabalhos de Investigação Aplicada*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.

2 – REVISTAS E PERIÓDICOS

Director do Observatório de Terrorismo exige "solução urgente para este problema grave" (29 de Março de 2010). *Diário de Notícias* . (Consultado a 22 de Maio de 2011, disponível em http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1531001).

Esteves, *et al* (13 Fevereiro de 2010). *Dá tiros a vizinho e sequestra avião*. *Correio Da Manhã* .(Consultado a 06 de Junho de 2011, disponível em <http://www.cmjornal.xl.pt/noticia.aspx?contentid=33035CFA-25C0-403B-A5B1-C80EF4FC8C43&channelid=00000181-0000-0000-0000-000000000181>).

Leal, José, Silva, Susana, Nogueira, Nuno (2009). *A Ameaça do Tráfico Internacional de Droga – As Vias Aérea e Marítima*. Lisboa. Polícia Judiciária.

Leite, José (Novembro de 2006). *O Terrorismo e a Segurança da Aviação Civil*, Revista Segurança e Defesa Nº1, pp. 103 a 112.

Narcotráfico. Portugal não tem capacidade para detectar droga que chega por via aérea. (26 de Outubro de 2009). *Jornal I* .(Consultado a 10 de Junho de 2011, disponível em <http://www.ionline.pt/conteudo/29628-narcotrafico-portugal-nao-tem-capacidade-detectar-droga-que-chega-via-aerea>).

Varela, Carlos & Otão, Susana (6 de Fevereiro de 2010). *Base da ETA em Portugal tinha bombas prontas*. *Jornal de Notícias* . (Consultado a 12 de Maio de 2011, disponível em http://www.jn.pt/PaginalInicial/Policia/Interior.aspx?content_id=1487392).

3 – LEGISLAÇÃO E OUTROS DOCUMENTOS OFICIAIS

Assembleia da República (1981). Lei nº 19/81 de 18 de Agosto. *Diário da República*, 1ª série, Nº 188, pp. 2113 a 2119.

Assembleia da República (2007). Lei 53/2007 de 31 de Agosto. *Diário da República*, 1ª série, Nº 168, pp. 6065 a 6074.

Assembleia da República (2007). Lei 59/2007, de 4 de Setembro. *Diário da República*, 1ª série, Nº170, pp.6181 a 6258.

Assembleia da República (2007). Lei 63/2007 de 6 de Novembro. *Diário da República*, 1ª série, Nº 213, pp. 8043 a 8051.

Assembleia da República (2008). Lei 53/2008 de 29 de Agosto. *Diário da República*, 1ª série, Nº 167, pp.6135 a 6141.

- Canotilho, J., Moreira, Vital (2009). *Constituição da República – Lei do tribunal Constitucional*. Coimbra. Coimbra Editora.
- CDF referente ao Assunto: *Formação em Segurança da Aviação Civil*. Lisboa. Guarda Nacional Republicana.
- Comando da Doutrina e Formação (2011). Despacho do Exmo. General Comandante do Comando Territorial de Beja (2011). Directiva Operacional Nº 15/2011. Beja. Guarda Nacional Republicana
- Comissão Europeia (2003). Regulamento (CE) nº 622/2003 de 4 de Abril de 2003. Jornal Oficial da União Europeia. L89.
- Conselho Europeu (2002). Regulamento CE nº 2320/2002 de 16 de Dezembro. *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*. L355.
- Decreto-Lei nº 45 904 de 5 de Setembro de 1964. (Consultado a 07 de Junho de 2011, disponível em <http://www.gddc.pt/cooperacao/materia-penal/textos-mpenal/onu/DL45904-1964.html>).
- Destacamento Territorial de Bragança (2004). Directiva referente ao Assunto: *Aeródromo Municipal de Bragança*. Bragança.
- INAC (2003). *Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil*. Lisboa: INAC.
- Ministério das Finanças (1985). Decreto-lei nº 373/85 de 20 de Setembro. *Diário da República*. 1ª Série Nº 217, pp. 3050 a 3054.
- Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (2007). Decreto-Lei nº 145/2007 de 27 de Abril. *Diário da República*. 1ª Série. Nº 82, pp. 2712 a 2719.
- Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (2010). Decreto-Lei nº 55/2010 de 31 de Maio. *Diário da República*. 1ª Série. Nº 105, pp. 1856 a 1877.
- Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (1998). Decreto-Lei nº 322/98, de 28 de Outubro. *Diário da República*. 1ª Série, Nº 249, pp. 5587 a 5591.
- Ministério dos Negócios Estrangeiros (1948). Decreto n.º 36158, de 17 de Fevereiro. *Diário do Governo*, 1ª Série, Nº 98.
- Ministério dos Negócios Estrangeiros (1972). Decreto-lei nº 451/72 de 14 de Novembro. *Diário do Governo*. 1ª Série, Nº 265.
- Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna (2010). *Plano de Coordenação, Controlo e Comando Operacional das Forças e Serviços de Segurança*. Lisboa. MAI.

4 – ENDEREÇOS DE INTERNET

1 – Guarda Nacional Republicana

www.gnr.pt

Disponibiliza informações sobre a actividade e estrutura da GNR.

2 – Instituto Nacional de Aviação Civil

www.inac.pt

Apresenta informações e regulamentos sobre a aviação civil.

3 – Organização Internacional da Aviação Civil

www.icao.int

Expõe informações e regulamentos internacionais sobre a aviação civil.

4 – União Europeia

www.europa.eu

Apresenta a política e as instituições da União Europeia.

5- MEIOS MULTIMÉDIA

Diapositivos:

Vivas, Joaquim (2011). Apresentação Formação de Segurança Aeroportuária, nº 57, 58, 59 e 69, ficheiro pdf. Comando Territorial de Beja.

GLOSSÁRIO

Aeródromo Nacional: Aeródromo de entrada e saída de tráfego aéreo doméstico, intra-comunitário e/ ou intra-Schengen.

Aeroporto: O mesmo que aeródromo – qualquer área aberta a operações comerciais de transporte aéreo, incluindo pistas e terminais (ex: terminais em aeródromos militares).

Acto de Interferência Ilegal: Qualquer acto ou omissão que coloque em perigo a segurança de uma aeronave, aeroporto, aeródromo, instalação de navegação aérea, tripulante, passageiros e bens ou pessoas em terra. Ex: sequestro de aeronave, em voo e no solo, sabotagem em aeronave, em voo e no solo, ameaça de bomba, entre outros.

Lado Ar: Zona de movimento dos aeroportos/aeródromos, assim como os terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes e cujo acesso é controlado. São consideradas como lado ar de um aeroporto/aeródromo, as pistas de aterragem, as salas de embarque, salas de trânsito, entre outras, bem como os terrenos e edifícios adjacentes a estas áreas, cujo acesso é controlado.

Lado Terra: Zona do aeroporto/aeródromo que não é o lado ar e que inclui todas as áreas públicas. São consideradas como lado terra de um aeroporto/aeródromo, todas as zonas que não são lado ar e que incluem todas as áreas públicas. Ex: Terminal de Passageiros, área de parque de veículos, entre outras.

Rastreio: Aplicação de meios técnicos ou outros, destinados a identificar e/ou detectar artigos proibidos.

APÊNDICES

APÊNDICE A

ENTREVISTAS

A.1 – GUIÃO DA ENTREVISTA

Segurança Aeroportuária em Portugal e o Papel da GNR nos Aeroportos da Sua Zona de Acção.

A presente entrevista surge no âmbito da realização de um Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) subordinado ao tema “Segurança Aeroportuária em Portugal e o Papel da GNR nos Aeroportos da sua Zona de Acção”, integrado no Tirocínio Para Oficial da Guarda Nacional Republicana da Academia Militar.

Perguntas:

1. Que acções exerce a GNR no âmbito da segurança aeroportuária?
2. As acções realizadas são adequadas à segurança da infra-estrutura? Existe algo mais a melhorar?
3. Os meios materiais e humanos à disposição são adequados para assegurar a missão?
4. As relações existentes entre a Guarda e as restantes entidades competentes no âmbito da segurança aeroportuária, asseguram a segurança das instalações?
5. A formação ministrada aos militares da GNR é adequada para garantir a segurança?
6. Que aspectos devem ser melhorados na formação?

A.2 – ENTREVISTA 1

Caracterização do Entrevistado:

Nome: Paulo Azevedo

Posto: Capitão

Função Actual: Comandante do Destacamento Territorial de Bragança

Perguntas:

1. Que tarefas exerce a GNR no âmbito da segurança aeroportuária?

A nível externo são realizadas patrulhas de rotina. A nível interno colocamos dois militares no raio-X para controlo de mercadorias e passageiros. Aos voos privados não realizamos controlo.

2. As tarefas realizadas são adequadas à segurança da infra-estrutura? Existe algo mais a melhorar?

Considero que da nossa parte, as tarefas realizadas até ao momento são as adequadas à protecção da instalação. Claro que existe sempre mais a fazer, por exemplo fazer exercícios tendo em vista incidentes táctico-policiais. Mas para a realidade do aeródromo em questão acho que as tarefas realizadas são as ideais.

3. Os meios humanos e materiais à disposição são adequados para assegurar a missão?

Vai-se conseguindo fazer as missões que referi à pouco, mas muitas vezes torna-se difícil, pois há falta de efectivo para patrulhamento, e falta de efectivo especializado nesta área, o que se traduz na dificuldade de elaborar uma escala para colocar militares a fazer o rastreio, e muitas vezes quando conseguimos colocar os militares a fazer o rastreio alguns deles não têm formação. Tirando aquelas necessidades básicas próprias do territorial, às vezes quando a viatura utilizada para fazer o transporte dos militares ou para o patrulhamento à zona avaria ou precisa de manutenção, torna-se complicado. Mas penso que os meios se adequam à missão.

4. As relações existentes entre a Guarda e as restantes entidades competentes no âmbito da segurança aeroportuária, asseguram a segurança das instalações?

Sim. Tem existido uma óptima relação com o responsável do aeródromo (Director do Aeródromo). Ao apoio que é pedido por parte do aeródromo, nós fazemos sempre um esforço para o dar. De referir que esta é também uma colaboração que vem prevista no

PNSAC, no manual do aeródromo, no programa de segurança do aeródromo, bem como no plano de emergência, estes três últimos nós colaboramos na sua execução. São também manuais que descrevem os procedimentos a executar em caso de interferência ilegal.

5. A formação ministrada aos militares da GNR é adequada para garantir a segurança?

Considero que a formação ministrada é a apropriada, os militares possuem formação para poder utilizar o pórtico raio-X, têm cursos de segurança aeroportuária para por exemplo saberem o que fazer quando aparecem objectos que não possam ser levados para a aeronave. Este último foi um curso ministrado pelo INAC.

6. Que aspectos devem ser melhorados na formação?

A formação deve ser alargada a todos os militares, pois existem alturas em que temos de enviar militares sem formação na segurança aeroportuária para fazer o rastreio, porque quem tem formação ou é transferido, ou vai para a reserva, ou vai de férias, etc. Penso que deve ser actualizada regularmente, pois é uma matéria específica e que não está parada no tempo.

A.3 – ENTREVISTA 2

Caracterização do Entrevistado:

Nome: João B. P. Rodrigues

Função Actual: Director do Aeródromo de Bragança.

Perguntas:

1. Que tarefas exerce a GNR no âmbito da segurança aeroportuária?

A GNR controla o embarque e desembarque de passageiros de pessoas e mercadorias e integra o centro de operações de segurança do aeródromo em caso de interferência ilegal contra a segurança e vai fazendo patrulhamento.

2. As tarefas realizadas são adequadas à segurança da infra-estrutura? Existe algo mais a melhorar?

Considero que sim. Mas no entanto uma presença mais assídua da força de segurança neste tipo de infra-estruturas confere sempre um maior grau de segurança, o que permite a quem usufrui delas maior sossego, no caso de quem recorre aos voos comerciais em carreiras regulares sente-se muito mais descansado quando sabe que existe controlo antes de embarcar. Desmotiva quem vai com intenções de fazer ilícitos.

3. Os meios humanos e materiais à disposição da Guarda são adequados para assegurar a missão?

No meu entender, eu penso que sim pois o contributo dado pela GNR é o suficiente, porque tem dado aquilo que é pedido, nomeadamente, controlo de mercadorias, passageiros, uso dos pórticos raio-X.

4. As relações existentes entre a Guarda e as restantes entidades competentes no âmbito da segurança aeroportuária, asseguram a segurança das instalações?

Penso que sim, pelo menos até agora não temos tido problemas. Como disse à pouco o apoio pedido tem sido concedido. E depois existem também os planos de segurança e de emergência do aeródromo onde vem descrito o papel das entidades para uma melhor coordenação em casos extremos (bombeiros, director do aeródromo, a GNR), para além do PNSAC.

5. A formação ministrada aos militares da GNR é adequada para garantir a segurança?

Eu penso que sim, porque vocês têm um papel muito específico no aeródromo que é fazer controlo de pessoas e bens e para isso trabalham com o pórtico raio-X, e pelo que sei os

militares têm a formação necessária para estas tarefas, formação essa ministrada pelo INAC.

6. Que aspectos devem ser melhorados na formação?

Parece-me que a formação deve ser alargada e renovada, pois os procedimentos vão mudando e parece-me que a última formação ministrada já tem no mínimo três anos.

A.4 – ENTREVISTA 3

Caracterização do Entrevistado:

Nome: António Henrique F O Baptista

Função Actual: Director do Aeródromo Municipal de Vila Real

Perguntas:

1. Que acções exerce a GNR no âmbito da segurança aeroportuária?

Fiscalização de pessoas e bagagens no âmbito da Decisão da Comissão C(2008)4333 final de 2008/08/08. Apenas aos voos que ligam Bragança, Vila Real – Lisboa. Voos privados não há controlo. É também efectuado patrulhamento ao aeródromo.

2.As tarefas realizadas são adequadas à segurança da infra-estrutura? Existe algo mais a melhorar?

Para além do controlo de pessoas e bens, o facto de neste momento permanecerem no aeródromo, durante 24 Horas, um Pelotão do GIPS é já um grande contributo, pois a sua presença, incrementou a segurança da infra-estrutura.

Pessoalmente acho fundamental a presença de forças de segurança neste tipo de infra-estruturas, pois dissuadem quem tenha ideias de cometer ilícitos. Acho que tendo em vista as necessidades que temos tido parece-me que as acções efectuadas são as adequadas.

3.Os meios humanos e materiais à disposição são adequados à protecção deste tipo de instalações?

No que à GNR diz respeito, parece-me que os meios têm sido os necessários, pois têm correspondido ao que lhes é solicitado. O próprio aeródromo também dispõe de guardas pertencentes à câmara que complementam o apoio dado pela força de segurança.

4.As relações existentes entre a Guarda e as restantes entidades competentes no âmbito da segurança aeroportuária, asseguram a segurança das instalações?

Existe o manual de aeródromo, bem como o plano de emergência onde vêm descritos os procedimentos de segurança que competem a cada uma das entidades. Até ao momento nunca tivemos problemas de maior, nem situações que pusessem em prática esses procedimentos, por isso e no decorrer do dia-a-dia considero que estas relações têm sido boas. Sempre que solicitámos apoio à Guarda eles apoiaram.

5. A formação ministrada aos militares da GNR é adequada para garantir a segurança?

Vejamos a formação ministrada aos militares é a pedida, ou seja em termos de trabalhar com pórticos raio-X e procedimentos a adoptar em situações previstas no PNSAC.

6. Que aspectos devem ser melhorados na formação?

Como já tinha dito a formação ministrada aos militares é a pedida no entanto deve existir uma reciclagem dos cursos ministrados aos militares neste âmbito, pois considero que esta é uma área muito específica havendo procedimentos que estão sempre a mudar.

A.5 - ENTREVISTA 4

Caracterização do Entrevistado

Nome – José António Serrano Candeias

Posto - Tenente-Coronel

Função Actual – Chefe da SOITRP e Chefe da SIC do CTer Beja

Perguntas:

1. Que acções exerce a GNR no âmbito da segurança aeroportuária?

No momento actual, a situação é a seguinte:

- Na Guarda temos os elementos necessários, já formados e certificados pelo INAC, para assumir todas as funções de segurança aeroportuária;
- A Guarda mantém permanentemente (24 H/dia) a segurança ao Aeroporto, pois para além da segurança das instalações, já ali parqueiam aeronaves e autotanques de combustíveis, o que acresce a nossa responsabilidade, visto a ZA ser a da Guarda;
- A PSP só está presente quando há voos e altura da aterragem/descolagem.

Mantém no entanto, junto a um dos nossos GNR, durante o dia, um elemento na Portaria.

Esta equipa tem por missão efectuar o rastreio de pessoas e viaturas (funcionários / empregados / trabalhadores) que entrem no “Lado Ar”.

2. As tarefas realizadas são adequadas à segurança da infra-estrutura? Existe algo mais a melhorar?

Considero que sim no entanto ainda há muito a fazer tendo em vista o futuro, pois o ainda reduzido número de voos é um factor que não tem contribuído para o acréscimo de traquejo e de experiência;

O reduzido número de exercícios efectuados, não tem contribuído para o incremento e aperfeiçoamento da coordenação com as várias entidades com responsabilidade no Aeroporto, tais como ANPC, ANA, INAC, FORÇA AÉREA PORTUGUESA, DGAIEC, SEF, etc;

Igualmente o reduzido número de exercícios efectuados, não tem contribuído para fomentar e melhorar a própria coordenação interna da Guarda, nomeadamente entre o CT Beja e as Unidades e Órgãos com responsabilidade sobre as matérias, tais como, DI, DO, DIC, UI, etc.

Torna-se também premente a elaboração/concretização dos seguintes Documentos/Planos:

Programa de Segurança do Aeroporto (da responsabilidade primária do Director do Aeroporto, mas com a colaboração e coordenação da Guarda);
Plano de Contingência para Incidentes Tático-Policiais.

3.Os meios humanos e materiais à disposição são adequados para assegurar a missão?

Considero que este é um campo a melhorar bastante pois a “ainda” não criação de uma Subunidade específica, para a segurança daquela infra-estrutura (Posto, Secção ou Destacamento de Segurança Aeroportuária), tem levado a que as nomeações recaiam num sem número de militares, com todos os inconvenientes daí vindouros

Quanto a meios necessários, é também de referir a necessidade de adequação dos QO do Comando Territorial, ao apoio de tal Subunidade, quer na vertente Fiscal (apoio à DGAIEC) e na vertente SEPNA, quer no apoio com EIEEX e Binómios/Explosivos, esta última totalmente ausente dos QO desta Unidade.

4.As relações existentes entre a Guarda e as restantes entidades competentes no âmbito da segurança aeroportuária, asseguram a segurança das instalações?

Realço a excelente colaboração que tem havido entre os Comandos de ambas as instituições, o que tem contribuído para a ausência de atritos e quezílias e para o bom funcionamento do Aeroporto, objectivo a preservar! No caso de um Incidente Tático-Policial, o mesmo terá de ser abordado e resolvido nos termos do Plano de Coordenação, Controlo e Comando Operacional das Forças e Serviços de Segurança (PCCCOFSS).

Conforme reza este documento, o Comandante Gestor do Incidente é o Comandante da Unidade da Força de Segurança Territorialmente competente. Logo, tal responsabilidade é do CMDT CTer BEJA, o qual seguirá os procedimentos constantes no PCCCOFSS relativamente a estes casos.

Ainda relativamente a esta pergunta, refere-se a necessidade de elaboração de um Plano de Contingência específico para este tipo de incidentes (para além do Programa de Segurança do Aeroporto), sendo certo que já existem contactos preparatórios entre o CTer Beja, CO/GNR e a UI/GNR para este efeito, cujo conteúdo não posso divulgar, dado a respectiva confidencialidade

5.A formação ministrada aos militares da GNR é adequada para garantir a segurança?

A Guarda possui elementos com formação específica nesta área, nos níveis adequados e nas diversas categorias profissionais.

Temos Oficiais Formadores em Segurança Aeroportuária.

O INAC exige certos requisitos para o desempenho de certas funções de segurança aeroportuária, devendo tais elementos possuírem a devida formação, nos termos do “Programa NACIONAL de FORMAÇÃO E TREINO de SEGURANÇA da AVIAÇÃO CIVIL” (PNFTSAC).

O Comando Territorial de Beja tem militares com formação especializada relativa a “Operadores de Raios-X”, ministrada pela MICROSEGUR, para esta actividade.

6. Que aspectos devem ser melhorados na formação?

Há sempre aspectos a melhorar nesta área.

Saliento os seguintes:

- a. Recrutamento e Selecção – Deverá recair essencialmente sobre voluntários, com motivação para esta Missão, privilegiando-se os mais jovens, para que a Guarda possa beneficiar por mais tempo, do investimento efectuado, dado a formação nesta área ser, por norma, cara e morosa.
As provas de selecção deverão ser rigorosas, dada a enorme responsabilidade das funções a exercer.
- b. A actualização dos conhecimentos deverá ser regular e contínua, abrangendo não só novas normas legais ou procedimentais (internacionais e/ou Nacionais) que entrem em vigor, mas também os aspectos estruturais da Formação Base inicial, quer específica, quer técnica.
- c. A execução regular de exercícios Operacionais, quer no âmbito das Informações (de Segurança e/ou Policiais), quer no âmbito mais alargado dos Incidentes Tático-Policiais, em muito contribuirá para manter elevados níveis de capacidade de resposta e resolução dos mesmos, sendo isto igualmente certo para a própria manutenção dos necessários estados de “sensibilização” e de “alerta”(de todos nós), para o cumprimento deste tipo de Missão.

Igualmente não se deverá descurar a presença e influência da Guarda junto das instituições com responsabilidades na matéria, nomeadamente no INAC.

A.6 - ENTREVISTA 5

Caracterização do Entrevistado

Nome – Carlos Monteiro

Posto – Primeiro-sargento

Função Actual – Comandante do Posto Fiscal do Aeroporto de Lisboa

Perguntas:

1. Que acções a GNR exerce no âmbito da segurança aeroportuária?

O posto fiscaliza o cumprimento das disposições legais e regulamentares de natureza fiscal, designadamente aduaneira. Exerce vigilância, segurança e protecção dos edifícios aduaneiros do aeroporto, fiscaliza, controla e acompanha as mercadorias sujeitas à acção aduaneira em conformidade com a legislação aplicável, controla e fiscaliza a saída de mercadorias que circulem lado terra/ar do aeroporto, colabora com outros organismos sedeados no aeroporto.

2. As acções realizadas são adequadas à segurança da infra-estrutura?

Dentro daquilo que é a nossa competência, creio que sim, as nossas acções estão todas previstas e quando é necessário, também colaboramos com as outras entidades, por exemplo se detectarmos alguém a tentar aceder a uma área para a qual não está autorizado, conduzimo-lo até à empresa de segurança encarregue de efectuar este tipo de controlo.

3. Os meios humanos e materiais à disposição são adequados para assegurar a missão?

Vamos conseguindo cumprir a missão, mas no entanto há alturas em que há pontos de controlo que ficam desguarnecidos, devido à falta de efectivo. Para lhe dar uma ideia o militar mais novo do efectivo tem 48 anos, o que quer dizer que a pouco prazo o efectivo ainda vai diminuir mais. Esta é a grande limitação.

4. As relações existentes entre a Guarda e as restantes entidades competentes no âmbito da segurança aeroportuária, asseguram a segurança das instalações?

A colaboração entre as diversas entidades presentes no aeroporto é excelente e tem de ser assim, se de outra forma fosse eu penso que a missão não seria cumprida com tanta qualidade. Desde que as pessoas estejam cientes das competências de cada um, o

desenrolar da missão só tem de correr bem. Temos também o programa de segurança do Aeroporto que define as nossas atribuições, para além do PNSAC.

5. A formação ministrada aos militares é apropriada?

No caso do posto fiscal eu penso que sim, todos os militares que aqui estão colocados têm o curso de fiscal, e é isso que é pedido para cumprir as nossas atribuições com eficácia. Aos militares aqui colocados também lhes é ministrada uma acção de sensibilização de segurança da aviação civil por parte do INAC, para poderem usar o cartão de acesso do aeroporto.

6. Que aspectos devem ser melhorados?

Acho que se devam continuar a ministrar cursos de Fiscal um vez que é um dos requisitos para os militares serem colocados neste local e como não tem havido cursos nos últimos anos o efectivo não tem sido renovado, o que resulta no problema que lhe falei à pouco.

Em relação à acção de sensibilização, penso que devia ser dada pela Guarda, porque voltamos ao mesmo problema, o facto de ter de mandar militares para o INAC para receber esta formação, emagrece o efectivo disponível para a missão. A PSP tem os seus próprios formadores, porque não, nós não temos também.

A.7 - ENTREVISTA 6

Caracterização do Entrevistado

Nome – José Silva

Posto – Alferes

Função Actual – Comandante Interino do Destacamento Territorial de Vila Real

Perguntas:

1. Que acções exerce a GNR no âmbito da segurança aeroportuária?

Diariamente há patrulhas empenhadas no controlo e vigilância de toda a área envolvente do aeródromo. Quanto à segurança dos utentes, procede esta Guarda de igual forma, solicitando antecipadamente, a entidade supervisora, o número de passageiros que vão viajar e local de destino.

Já no interior das instalações de “check in” procede esta Guarda a uma revista de segurança quer à bagagem quer aos indivíduos, utilizando para o efeito, militares e pórtico detector de metais, lá existente.

2. As acções realizadas são adequadas à segurança da infra-estrutura?

Considero que sim. O facto de o GIPS estar presente no aeródromo aumenta o sentimento de segurança. A missão deles é mais virada para a protecção e socorro, mas indirectamente ajudam-nos nesse ponto.

3. Os meios humanos e materiais à disposição são adequados para assegurar a missão?

Vamos conseguindo cumprir as nossas funções, mas há muitas dificuldades e prendem-se com a falta de efectivo no geral e viaturas. Existe também falta de efectivo especializado nesta área.

4. As relações existentes entre a Guarda e as restantes entidades competentes no âmbito da segurança aeroportuária, asseguram a segurança das instalações?

A colaboração entre as diversas entidades é muito boa. Com certeza que a missão é cumprida com a maior eficácia possível, pois todas as entidades presentes no aeródromo, trabalham todos os dias para cumprir esse objectivo.

5.A formação ministrada aos militares é apropriada?

Relativamente a revistas pessoais todos os militares estão devidamente formados. Esta formação é ministrada pela própria Guarda. Possuem também formação para uso dos pórticos, dada por uma entidade externa.

6.Que aspectos devem ser melhorados?

Atento a sensibilidade do serviço desempenhado, deve-se tentar direccionar a formação dos militares no sentido destes terem conhecimentos quer de técnicas quer de produtos mais utilizados para a confecção de explosivos improvisados.

Mais formação específica em controlo de passageiros em trânsito em aeroportos e aeródromos.

APÊNDICE B

INQUÉRITOS

B.1 – INQUÉRITO



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA EM PORTUGAL E O PAPEL DA GNR NOS AEROPORTOS DA SUA ZONA DE ACÇÃO

INQUÉRITO POR QUESTIONÁRIO

O presente inquérito surge no âmbito do Trabalho de Investigação Aplicada (TIA), parte integrante do currículo académico da Academia Militar, e tem como objectivo um estudo relativo à temática da Segurança aeroportuária em Portugal, com especial foco na participação da Guarda Nacional Republicana nesta matéria.

O inquérito é anónimo e confidencial.

Agradecemos a sua colaboração e disponibilidade e esperamos que este estudo contribua para um maior conhecimento do funcionamento da realidade nacional.

GRUPO I – CARACTERIZAÇÃO SÓCIO-DEMOGRÁFICA

1. Género:

Masculino
Feminino

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

2. Idade:

< 29 anos
30-35 anos

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

35-39 anos
>40 anos

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

3. Indique o seu Posto:

4. Indique a sua Função

GRUPO II – CARACTERIZAÇÃO DE OPINIÃO

Por favor leia as seguintes afirmações, e assinale a opção que corresponde à sua resposta, colocando um X dentro do quadrado correspondente.

1 Discordo Totalmente	2 Discordo Muito	3 Discordo	4 Nem Concordo Nem Discordo	5 Concordo	6 Concordo Muito	7 Concordo Totalmente
-----------------------------	------------------------	---------------	---	---------------	------------------------	-----------------------------

	1	2	3	4	5	6	7
1.Considero que as acções que a GNR desenvolve contribuem para assegurar a segurança da infra-estrutura aeroportuária da zona de acção							
2.Considero no entanto que haveria mais tarefas a executar para garantir a segurança das infra-estruturas.							
3.Considero que disponho de militares suficientes e com a formação necessária para assegurar esta missão.							
4.Considero que a formação ministrada no âmbito da segurança da aviação civil ainda é muito incipiente.							
5.Considero que o efectivo à disposição garante de forma cabal a segurança à infra-estrutura aeroportuária.							
6.Considero que a Guarda dispõe dos meios adequados para garantir a segurança à infra-estrutura aeroportuária da zona.							
7.Tenho conhecimento do modelo/plano de intervenção existente na infra-estrutura aeroportuária em caso de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil.							
8.Tenho conhecimento das missões atribuídas à Guarda pelo Plano Nacional de Segurança da Aviação Civil							
9.Considero que a Guarda está preparada para assumir a segurança dos novos aeroportos de Beja e de Lisboa							
10.Considero que as relações de cooperação estabelecidas entre a Guarda e as demais entidades competentes neste âmbito asseguram a segurança da infra-estrutura aeroportuária.							
11.Considero que o controlo das pessoas que utilizam a infra-estrutura devia ser feito pela Guarda.							
12.Segundo um artigo do Jornal i “ o calcanhar de Aquiles de Portugal na luta contra o tráfico de droga aéreo reside nos vários aeródromos e pequenas pistas espalhadas pelo país”. Considero que a infra-estrutura aeroportuária da minha zona de acção se enquadra nesta afirmação.							
13.Considero que a infra-estrutura aeroportuária da zona é segura.							
14.Considero pertinente o emprego dos militares na segurança da infra-estrutura aeroportuária da zona.							

MUITO OBRIGADO PELA SUA COLABORAÇÃO
ANDRÉ BATISTA
ASPIRANTE DE INFANTARIA

B.2 -CARACTERIZAÇÃO DOS INQUIRIDOS

QUESTÃO N.º1 – GÉNERO

A Tabela B.1 apresenta a frequência e percentagem de respostas para a questão n.1 – Género.

Tabela B.1. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 1

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Masculino	27	90,0	90,0	90,0
Feminino	3	10,0	10,0	100,0
Total	30	100	100,00	

QUESTÃO N.º2 – IDADE

A Tabela B.2 apresenta a frequência e percentagem de respostas para a questão n.2 – IDADE.

Tabela B.2. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 2

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
<=29	8	26,7	26,7	26,7
30-34	12	40,0	40,0	66,7
35-39	7	23,3	23,3	90,0
>=40	3	10,0	10,0	100,0
Total	30	100	100	

QUESTÃO N.º3 – POSTO

A Tabela B.3 apresenta a frequência e percentagem de respostas para a questão n.3 – POSTO.

Tabela B.3. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 3

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Capitão	8	26,7	26,7	26,7
Tenente	4	13,3	13,3	40,0
Alferes	1	3,3	3,3	43,3
Sargento-Chefe	3	10,0	10,0	53,3
Primeiro-Sargento	11	36,7	36,7	90,0
Segundo-Sargento	3	10,0	10,0	100
Total	30	100	100	

QUESTÃO N.º4 – FUNÇÃO

A Tabela B.4 apresenta a frequência e percentagem de respostas para a questão n.4 – Função.

Tabela B.4. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 4

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Comandante Destacamento	13	43,3	43,3	43,3
Comandante Posto	17	56,7	56,7	100,0
Total	30	100	100,00	

B.3 – TESTE ALFA DE CRONBACH

Na Tabela B.5, apresenta-se o teste de Alfa de Cronbach efectuado às 14 questões fechadas.

Tabela B.5: Teste de Alfa de Cronbach

Coeficiente Alfa	Número de Questões
0,611	14

B.4 -APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS DAS RESPOSTAS DOS INQUIRIDOS

QUESTÃO N.º 1 – Considero que as acções que a GNR desenvolve contribuem para assegurar a segurança da infra-estrutura aeroportuária da zona de acção.

A tabela B.6 apresenta a frequência de respostas à questão nº 1 - Considero que as acções que a GNR desenvolve contribuem para assegurar a segurança da infra-estrutura aeroportuária da zona de acção.

Tabela B.6. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 1

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Discordo	2	6,7	6,7	6,7
Concordo	16	53,3	53,3	60,0
Concordo Muito	11	36,7	36,7	96,7
Concordo Totalmente	1	3,3	3,3	100,0
Total	30	100	100,00	

QUESTÃO N.º 2 – Considero no entanto que haveria mais tarefas a executar para garantir a segurança das infra-estruturas.

A tabela B.7 apresenta a frequência de respostas à questão nº 2 - Considero no entanto que haveria mais tarefas a executar para garantir a segurança das infra-estruturas.

Tabela B.7. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 2

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Discordo	1	3,3	3,3	3,3
Não concordo, nem discordo	3	10,0	10,0	13,3
Concordo	19	63,3	63,3	76,7
Concordo Muito	6	20,0	20,0	96,7
Concordo Totalmente	1	3,3	3,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

QUESTÃO N.º 3 – Considero que disponho de militares suficientes e com a formação necessária para assegurar esta missão.

A tabela B.8 apresenta a frequência de respostas à questão nº 3 - Considero no entanto que haveria mais tarefas a executar para garantir a segurança das infra-estruturas.

Tabela B.8. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 3

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Discordo Totalmente	1	3,3	3,3	3,3
Discordo Muito	4	13,3	13,3	16,7
Discordo	16	53,3	53,3	70,0
Não Concordo, nem Discordo	1	3,3	3,3	73,3
Concordo	5	16,7	16,7	90,0
Concordo Muito	2	6,7	6,7	96,7
Concordo Totalmente	1	3,3	3,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

QUESTÃO N.º 4 – Considero que a formação ministrada no âmbito da segurança da aviação civil ainda é muito incipiente.

A tabela B.9 apresenta a frequência de respostas à questão nº 4 - Considero que a formação ministrada no âmbito da segurança da aviação civil ainda é muito incipiente.

Tabela B.9. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 4

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Discordo Muito	1	3,3	3,3	3,3
Discordo	6	20,0	20,0	23,3
Não Concordo, nem Discordo	4	13,3	13,3	36,7
Concordo	10	33,3	33,3	70,0
Concordo Muito	9	30,0	30,0	100,0
Total	30	100,0	100,0	

QUESTÃO N.º 5 – Considero que o efectivo à disposição garante de forma cabal a segurança à infra-estrutura aeroportuária.

A tabela B.10 apresenta a frequência de respostas à questão nº 5 - Considero que o efectivo à disposição garante de forma cabal a segurança à infra-estrutura aeroportuária.

Tabela B.10. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 5

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Discordo Totalmente	1	3,3	3,3	3,3
Discordo Muito	1	3,3	3,3	6,7
Discordo	13	43,3	43,3	50,0
Não Concordo, nem Discordo	5	16,7	16,7	66,7
Concordo	7	23,3	23,3	90,0
Concordo Muito	3	10,0	10,0	100,0
Total	30	100,0	100,0	

QUESTÃO N.º 6 – Considero que a Guarda dispõe dos meios adequados para garantir a segurança à infra-estrutura aeroportuária da zona.

A tabela B.11 apresenta a frequência de respostas à questão nº 6 - Considero que a Guarda dispõe dos meios adequados para garantir a segurança à infra-estrutura aeroportuária da zona.

Tabela B.11. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 6

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Discordo Muito	3	10,0	10,0	10,0
Discordo	11	36,7	36,7	46,7
Não Concordo, nem Discordo	5	16,7	16,7	63,3
Concordo	8	26,7	26,7	90,0
Concordo Muito	2	6,7	6,7	96,7
Concordo Totalmente	1	3,3	3,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

QUESTÃO N.º 7 – Tenho conhecimento do modelo/plano de intervenção existente na infra-estrutura aeroportuária em caso de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil.

A tabela B.12 apresenta a frequência de respostas à questão nº 7 - Tenho conhecimento do modelo/plano de intervenção existente na infra-estrutura aeroportuária em caso de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil.

Tabela B.12. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 7

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Discordo Totalmente	2	6,7	6,7	6,7
Discordo Muito	1	3,3	3,3	10,0
Discordo	8	26,7	26,7	36,7
Não Concordo, nem Discordo	1	3,3	3,3	40,0
Concordo	16	53,3	53,3	93,3
Concordo Muito	2	6,7	6,7	100,0
Total	30	100,0	100,0	

QUESTÃO N.º 8 – Tenho conhecimento das missões atribuídas à Guarda pelo Plano Nacional de Segurança da Aviação Civil.

A tabela B.13 apresenta a frequência de respostas à questão nº 8 - Tenho conhecimento das missões atribuídas à Guarda pelo Plano Nacional de Segurança da Aviação Civil.

Tabela B.13. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 8

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Discordo Totalmente	1	3,3	3,3	3,3
Discordo Muito	2	6,7	6,7	10,0
Discordo	11	36,7	36,7	46,7
Não Concordo, nem Discordo	2	6,7	6,7	53,3
Concordo	12	40,0	40,0	93,3
Concordo Muito	2	6,7	6,7	100,0
Total	30	100,0	100,0	

QUESTÃO N.º 9 – Considero que a Guarda está preparada para assumir a segurança dos novos aeroportos de Beja e de Lisboa.

A tabela B.14 apresenta a frequência de respostas à questão nº 9 - Considero que a Guarda está preparada para assumir a segurança dos novos aeroportos de Beja e de Lisboa.

Tabela B.14. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 9

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Discordo Totalmente	2	6,7	6,7	6,7
Discordo Muito	2	6,7	6,7	13,3
Discordo	1	3,3	3,3	16,7
Não Concordo, nem Discordo	2	6,7	6,7	23,3
Concordo	7	23,3	23,3	46,7
Concordo Muito	6	20,0	6,7	66,7
Concordo totalmente	10	33,3	33,3	100,0
Total	30	100,0		

QUESTÃO N.º 10 – Considero que as relações de cooperação estabelecidas entre a Guarda e as demais entidades competentes neste âmbito asseguram a segurança da infra-estrutura aeroportuária.

A tabela B.15 apresenta a frequência de respostas à questão nº 10 - Considero que as relações de cooperação estabelecidas entre a Guarda e as demais entidades competentes neste âmbito asseguram a segurança da infra-estrutura aeroportuária.

Tabela B.15. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 10

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Discordo Muito	1	3,3	3,3	3,3
Discordo	1	3,3	3,3	6,7
Não Concordo, nem Discordo	7	23,3	23,3	30,0
Concordo	13	43,3	43,3	73,3
Concordo Muito	6	20,0	20,0	93,3
Concordo Totalmente	2	6,7	6,7	100,0
Total	30	100,0	100,0	

QUESTÃO N.º 11 – Considero que o controlo das pessoas que utilizam a infra-estrutura devia ser feito pela Guarda.

A tabela B.16 apresenta a frequência de respostas à questão nº 11 - Considero que o controlo das pessoas que utilizam a infra-estrutura devia ser feito pela Guarda.

Tabela B.16. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 11

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Discordo Totalmente	2	6,7	6,7	6,7
Discordo Muito	2	6,7	6,7	16,7
Discordo	2	6,7	6,7	70,0
Não Concordo, nem Discordo	7	23,3	23,3	43,3
Concordo	10	33,3	33,3	76,7
Concordo Muito	4	13,3	13,3	90,0
Concordo Totalmente	3	10,0	10,0	100,0
Total	30	100,0	100,0	

QUESTÃO N.º 12 – Segundo um artigo do Jornal i “ o calcanhar de Aquiles de Portugal na luta contra o tráfico de droga aéreo reside nos vários aeródromos e pequenas pistas espalhadas pelo país”. Considero que a infra-estrutura aeroportuária da minha zona de acção se enquadra nesta afirmação.

A tabela B.17 apresenta a frequência de respostas à questão nº 12 - Segundo um artigo do Jornal i “ o calcanhar de Aquiles de Portugal na luta contra o tráfico de droga aéreo reside nos vários aeródromos e pequenas pistas espalhadas pelo país”. Considero que a infra-estrutura aeroportuária da minha zona de acção se enquadra nesta afirmação.

Tabela B.17. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 12

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Discordo Totalmente	3	10,0	10,0	10,0
Discordo Muito	3	10,0	10,0	20,0
Discordo	14	46,7	46,7	66,7
Não Concordo, nem Discordo	2	6,7	6,7	73,3
Concordo	6	20,0	20,0	93,3
Concordo Muito	1	3,3	3,3	96,7
Concordo Totalmente	1	3,3	3,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

QUESTÃO N.º 13 – Considero que a infra-estrutura aeroportuária da zona é segura.

A tabela B.18 apresenta a frequência de respostas à questão nº 13 - Considero que a infra-estrutura aeroportuária da zona é segura.

Tabela B.18. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 13

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Discordo Muito	1	3,3	3,3	3,3
Não Concordo, nem Discordo	6	20,0	20,0	23,3
Concordo	12	40,0	40,0	43,3
Concordo Muito	7	23,3	23,3	86,7
Concordo Totalmente	4	13,3	13,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

QUESTÃO N.º 14 – Considero pertinente o emprego dos militares na segurança da infra-estrutura aeroportuária da zona.

A tabela B.19 apresenta a frequência de respostas à questão nº 14 - Considero pertinente o emprego dos militares na segurança da infra-estrutura aeroportuária da zona.

Tabela B.19. Percentagem e Frequência de respostas à questão nº 14

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Cumulativa
Não Concordo, nem Discordo	3	10,0	10,0	10,0
Concordo	16	53,3	53,3	63,3
Concordo Muito	8	26,7	26,7	90,0
Concordo Totalmente	3	10,0	10,0	100,0
Total	30	100,0	100,0	

ANEXOS

ANEXO A - ORGANIGRAMA DO AEROPORTO DE BEJA

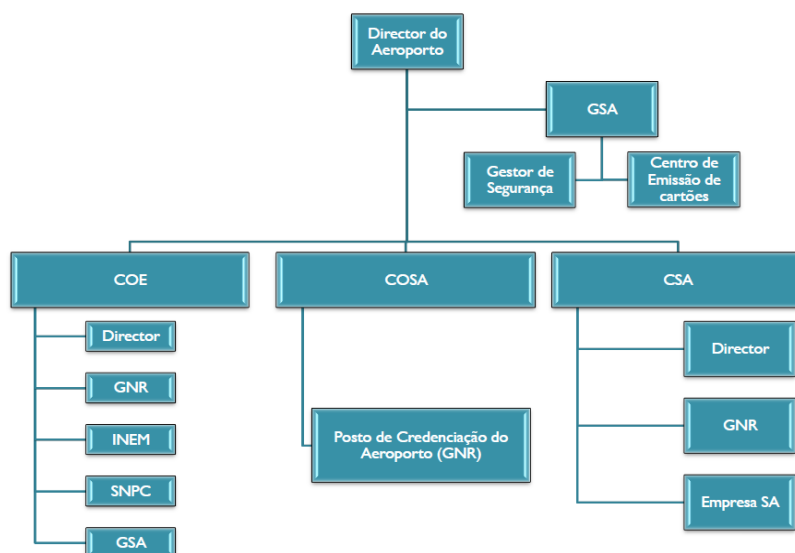


Figura A.1: Organograma do Aeroporto de Beja.

FONTE: VIVAS, (2011).

ANEXO B - ORGANOGRAMA DE UM AERÓDROMO

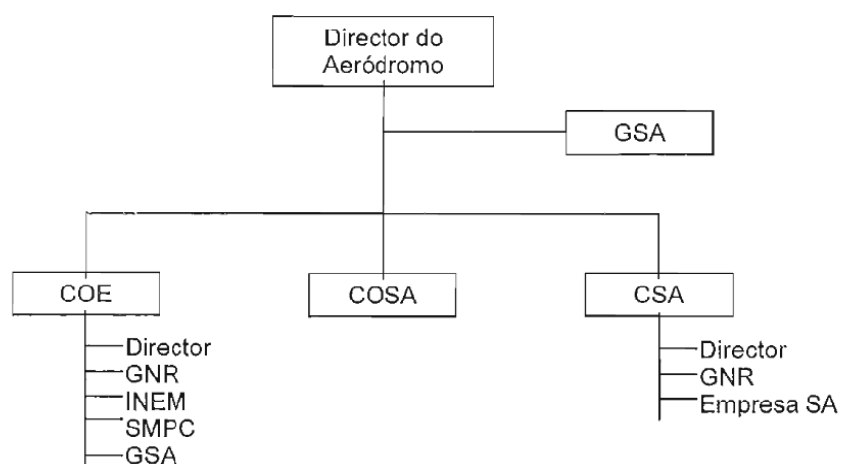



Figura B.1: Organograma de um Aeródromo.

FONTE: Programa de Segurança do Aeródromo de Évora, (2004).

ANEXO C - DIRECTIVA DO DESTACAMENTO TERRITORIAL DE BRAGANÇA

 Destacamento Territorial de Bragança	DIRECTIVA
	Para : Posto Territorial de Bragança, NES e NIC
Info: Grupo Territorial de Bragança	
Assunto: Aeródromo Municipal de Bragança	
Ref. : Deliberação do conselho de Ministros de 23 de Dezembro de 2003 MSG 3006/3.7.3 de 31MAR04 da 3ª REP	
<div style="float: right;"> Nº Data : 28MAI04 Proc. : </div>	

1. SITUAÇÃO

Com as novas atribuições de competências à Guarda Nacional Republicana, no âmbito da segurança de estruturas aeroportuárias, é necessária a assunção de novas tarefas/missões, ao dispositivo territorial, nomeadamente, aquele que comporta na sua ZA aeródromos.

Na ZA do Destacamento Territorial de Bragança está implantado o Aeródromo Municipal de Bragança no qual se efectuem voos comerciais em carreiras regulares.

O Oficial responsável pela gestão da segurança do aeródromo, é o Comandante do Destacamento Territorial de Bragança (Gestor de Segurança).

2. EXECUÇÃO

2.1. Gestor de segurança aeroportuária (Security)

- 2.1.1. Mantém e restabelece a segurança dos cidadãos e da propriedade pública;
- 2.1.2. Assegura a operação do Centro de Operações de Segurança do Aeródromo (COSA);
- 2.1.3. Assegura a verificação dos requisitos (antecedentes criminais) para a emissão dos cartões de acesso às zonas restritas do aeródromo;
- 2.1.4. Garante a guarda e o patrulhamento interno e externo dos aeródromos;
- 2.1.5. Garante o controlo de multidões;
- 2.1.6. Coordena, no âmbito das suas competências e atribuições, o conjunto das acções respeitantes às várias situações de contingência;
- 2.1.7. Fiscaliza e supervisiona a actividade desenvolvida pela segurança privada;
- 2.1.8. Assegura a busca, detecção, remoção e desactivação de engenhos explosivos.

2.2. O Gestor de Segurança do Aeródromo Municipal de Bragança, para garantir as missões referidas em 2.1., tem disponíveis os seguintes meios:

- Posto Territorial de Bragança;

Alterações da situação Normal, Alerta Verde (base), para Alerta Amarelo (Intermédio), ou Alerta Laranja (elevado), provocará a implementação de medidas de reforço de, controlo pela GNR, com a comunicação ao escalão superior.

As respostas a actos de interferência ilegal (desvio, sequestro, sabotagem a aeronave, ataque armado ou ameaça de bomba, e outras situações), a GNR, após conhecimento do facto pelo Director do aeródromo, implementará as medidas referidas no PNSAC de acordo com o plano de coordenação e cooperação entre as forças e serviços de segurança.

3. POSTO TERRITORIAL DE BRAGANÇA

A segurança será efectuada, em primeiro escalão, pelo Posto Territorial de Bragança. Para o efeito deverá uma patrulha estar presente no aeródromo, pelo menos 30 minutos antes das partidas, de acordo com o horário (Verão ou Inverno). Sempre que possível deverão as patrulhas passar nas imediações do aeródromo verificando se não existe nenhuma anomalia.

HORÁRIO DE VERÃO (01ABR2004 a 31AGO2004 de SEG A SEX)

Nº VOO	PARTIDAS	CHEGADAS
2B851	07H15	
2B852		10H55
2B853	16H20	
2B854		20H00

3.1. Tarefas:

3.1.1. Situação Normal

- Só permitir a entrada de passageiros para a sala de embarque (qualquer dúvida deve ser contactado o Sr. Director do Aeródromo);
- Rastrear os passageiros através do detector de metais (excepto os isentos – Chefes de Estado; Presidentes dos Parlamentos; Primeiros-Ministros; Ministros dos Negócios Estrangeiros; Entidades equiparadas às atrás referidas; Elementos das Forças e Serviços de Segurança quando em serviço - e os que manifestamente são isentos de suspeitas - exemplos: Governador Civil, Presidente da Câmara, etc.). Aos passageiros suspeitos, em caso de necessidade, pode ser efectuada uma revista manual que deverá ser realizada em sala disponibilizada pelo Sr. Director do Aeródromo. Como o Aeródromo Municipal de Bragança goza de regime de excepção, serão aplicadas as seguintes medidas:
 - Screening mínimo de 20% dos passageiros, efectuado com detector de metais portátil, numa base aleatória;
 - Revista manual de bagagem de cabina e de porão, num mínimo de 20%, efectuada numa base aleatória
- Não permitir que a bagagem acompanhe os passageiros, ela será carregada por locais próprios.

ANEXO D - PROGRAMA DA ACÇÃO DE FORMAÇÃO – “SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL”



FORMAÇÃO CONTÍNUA DE APERFEIÇOAMENTO

PLANO DA ACÇÃO DE FORMAÇÃO MODULAR

1. DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO

Acção de Formação – “**SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL**”

2. DURAÇÃO

A acção de formação tem a duração de 12 tempos lectivos seguidos (dois dias de formação), sendo que cada tempo lectivo corresponde a 50 minutos.

3. MODALIDADE DA FORMAÇÃO

A formação decorre em regime presencial nos Comandos Territoriais.

4. OBJECTIVOS GERAIS

- a) Proporcionar aos participantes os conhecimentos teóricos e práticos que lhe permitam desempenhar as suas funções como pessoal co-responsável pela segurança.
- b) Actualizar os conhecimentos sobre os normativos em vigor em matéria de segurança da aviação civil.
- c) Promover o portefólio conceptual característico da segurança da aviação civil.

5. OBJECTIVOS ESPECÍFICOS

- a) Descrever a Regulamentação Nacional e Internacional respeitante à aplicação das normas de segurança do Aeroporto.
- b) Descrever quais as funções e responsabilidades dos vários intervenientes no sistema de segurança do Aeroporto.
- c) Identificar e descrever os sistemas de segurança e controlos de acesso aos aeroportos.
- d) Identificar as várias áreas do Aeroporto.
- e) Caracterizar os aspectos gerais do terrorismo.

6. ESTRUTURA MODULAR

A estrutura modular do plano de formação foi concebido tendo em conta a necessária aquisição de conhecimentos e competências sobre a segurança nos aeroportos.

MÓDULOS/CONTEÚDOS		
MÓDULO A	LEGISLAÇÃO E PROGRAMAS DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO	TL
1. REGULAMENTAÇÃO EU.		
2. REGULAMENTAÇÃO NACIONAL.		
3. ICAO (ANEXO 17).		
4. AS VÁRIAS CONVENÇÕES.		
5. DOCUMENTO 30 CEAC.		
6. DEVERES E OBRIGAÇÕES DOS INTERVENIENTES.		
	SUBTOTAL (1)	100 MN
MÓDULO B	INTRODUÇÃO E ENQUADRAMENTO GERAL DO TERRORISMO	TL
1. BREVE RESUMO HISTÓRICO.		
2. TENDÊNCIAS.		
3. AVALIAÇÃO DA AMEAÇA.		
	SUBTOTAL (2)	50 MN
MÓDULO C	ORGANIZAÇÃO DA SEGURANÇA	TL
1. DIRECTOR DO AEROPORTO.		
2. GESTOR DE SEGURANÇA.		
3. FUNÇÕES E RESPONSABILIDADES DE OUTRAS ENTIDADES OU SERVIÇOS.		
4. ORGANIGRAMA DO SISTEMA DE SEGURANÇA.		
	SUBTOTAL (3)	100 MN
MÓDULO D	SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA: PROCEDIMENTOS NO AEROPORTO	TL
1. CLASSIFICAÇÃO DAS ÁREAS DO AEROPORTO.		
2. ÁREAS PÚBLICAS E RESERVADAS.		
3. ÁREAS RESTRITAS.		
4. SISTEMAS DE IDENTIFICAÇÃO DAS ZONAS RESTRITAS.		
	SUBTOTAL (4)	50 MN
MÓDULO E	SISTEMAS DE SEGURANÇA E CONTROLO DE ACESSOS	TL
1. LADO AR / LADO TERRA.		
2. PORTAS / PONTOS DE CONTROLO DE ACESSO.		
3. SISTEMAS DE VIGILÂNCIA.		
4. SISTEMAS DE IDENTIFICAÇÃO DE PESSOAS E VEÍCULOS.		
5. CARTÕES DE ACESSO PERMANENTES E TEMPORÁRIOS.		
6. REPORTE DE OCORRÊNCIAS.		
	SUBTOTAL (5)	100 MN
MÓDULO F	ARTIGOS PROIBIDOS	TL
1. CLASSIFICAÇÃO DOS ARTIGOS PROIBIDOS.		
2. INFORMAÇÕES A DAR AOS PASSAGEIROS.		
	SUBTOTAL (6)	50 MN
MÓDULO G	SEGURANÇA EM TERRA E A BORDO	TL
1. SEGURANÇA E CONTROLO DOS ACESSOS À AERONAVE;		
2. SEGURANÇA DAS BAGAGENS E CARGA		
3. REPORTE DE OCORRÊNCIAS.		
	SUBTOTAL (7)	50 MN
AVALIAÇÃO E ACTIVIDADES COMPLEMENTARES		TL
Exercício de avaliação		50MN
Visita de estudo (aeroporto)		50MN
	SUBTOTAL (8)	100MN
TOTAL ((1)+(2)+(3)+(4)+(5)+(6)+(7)+(8))		1000